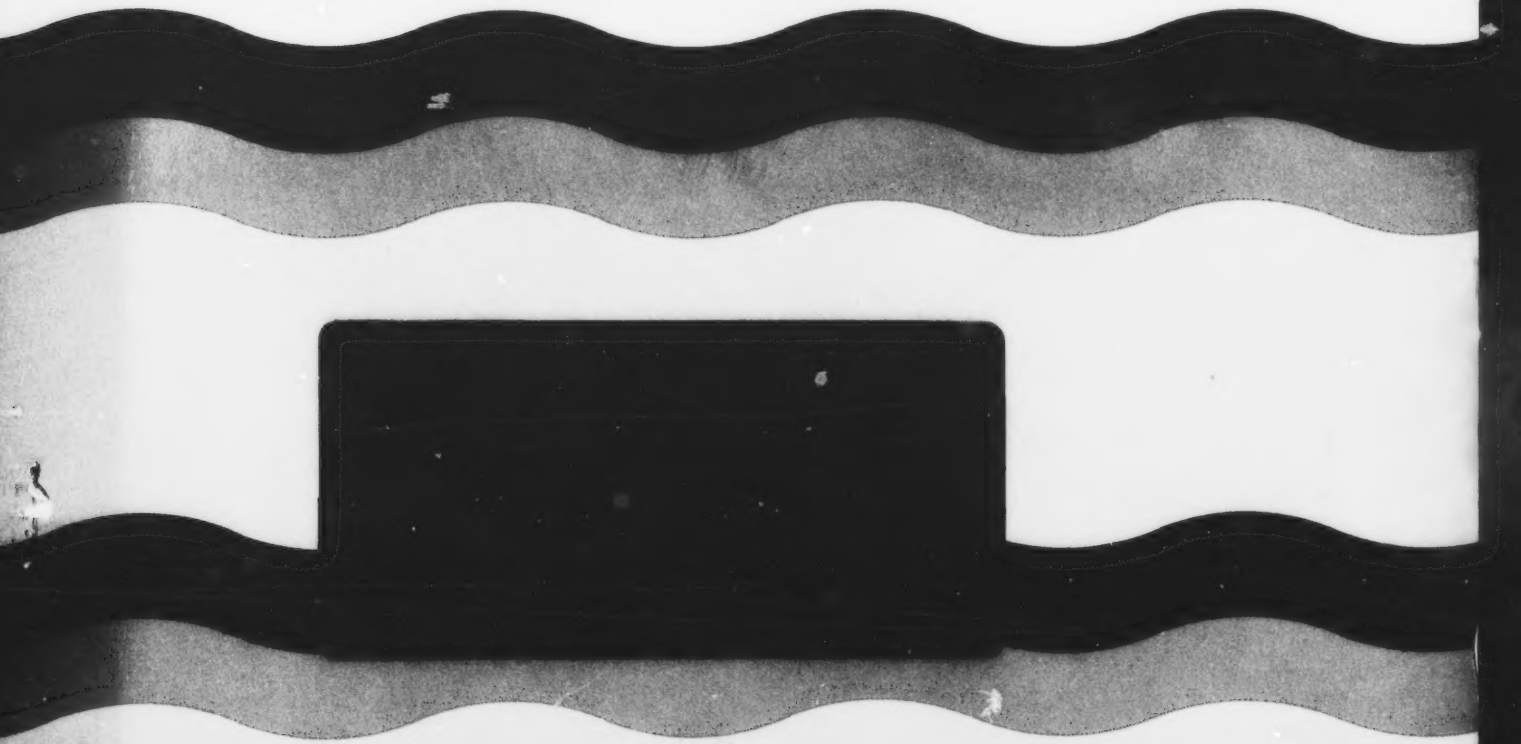
Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



Canada

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation sur les sinistres maritimes

Publication N° 8 Août 1989

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent l'objet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des bateaux de pêche.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

3. À moins d'indication contraire, tous les Règlements mentionnés dans cette publication ont été élaborés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

4. À moins d'indication contraire, tous les bateaux mentionnés dans la présente publication sont canadiens.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au :

Directeur
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que puisque cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés à des fins de prévention des accidents seulement, ils ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut servir de preuve dans quelle que procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans la présente publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part de Sa Majesté le chef du Canada ou en son nom.

TABLE DES MATIÈRES

			Page
1.	"FRANK H. BROWN"/ "ALEUTIAN DAWN"	Abordage	1
2.	"TILLYAK"	Mort d'un grutier	5
3.	"FUNDY MISTRESS"/ "HOLLY ANN II"	Abordage	10
4.	"NP 397"	Explosion et incendie	14
5.	"TROCADERO"/"PT 1"/ "WESTMINSTER HYACK"	Abordage	18
6.	"SEACRAFT"/ "LAURIE ZON"	Abordage	22
7.	"CAPE ROYAL"/ "WESLEY & SISTERS"	Abordage	27
8.	"GETTY"	Perte d'un équipier par-dessus bord	32
9.	"HEATHER 1"/"PACIFIC STANDARD"/"CHEVRON HAIDA"	Abordage	36
10.	"TERRY LYNN II"/ "TIGER II"	Abordage	41
11.	"NORCHA"	Chavirement	45
12.	"LUMAAQ"	Échouement	49
13.	"OCEAN LEADER"/ "SEALIFE II"	Abordage	53
14.	"RED STAR"/"JDL"	Abordage	58
15.	"MELISSA DEVIN"	Explosion et incendie	62
16.	"MISS SHELEEN"/ "C.P.R.D."	Perte de vie	66
Glossaire			71

"FRANK H. BROWN"/"ALEUTIAN DAWN"

Abordage dans le Seaforth Channel (C.-B.), le 20 mai 1988.

Résumé

Le "FRANK H. BROWN" est un navire-citerne/conteneur de 8 040 tjb immatriculé à Vancouver et construit spécialement pour commercer entre Vancouver et Skagway, Alaska. L'"ALEUTIAN DAWN" est un bateau de pêche à la senne de 80 tjb immatriculé à Juneau. Il est adéquatement équipé et pêche principalement dans les eaux de l'Alaska.

Peu après minuit le 20 mai 1988, les deux navires s'approchent l'un de l'autre dans le Seaforth Channel du Inner Passage. Le "FRANK H. BROWN", en direction Sud, se dirige de Ketchikan vers Vancouver avec une cargaison de conteneurs, et l'"ALEUTIAN DAWN" est en compagnie d'un autre bateau de pêche, le "PISCES" qui est affecté de nouveau dans le secteur après avoir passé l'hiver à Bellingham, Washington. Le "FRANK H. BROWN" prenait part au dispositif de séparation du trafic des STM mais non l'"ALEUTIAN DAWN". Les conditions météorologiques sont bonnes et le temps est clair dans les eaux abrités de Seaforth Channel. Les deux bâtiments se sont aperçus et ont repéré leur présence sur l'écran radar à une distance de 5 à 6 M.

Les divergences dans les témoignages de la part des deux navires a rendu impossible la reconstitution exacte des sillages suivis par chacun d'eux. Il est également difficile d'établir si l'"ALEUTIAN DAWN" a passé au Nord ou au Sud de Dall Rocks et si le "FRANK H. BROWN" a fait un changement de route à Idol Point. Toutefois, l'"ALEUTIAN DAWN" a changé de cap à tribord du côté Nord du chenal afin de croiser l'autre bâbord à bâbord et le "FRANK H. BROWN" a changé son cap à bâbord du côté du chenal pour indiquer qu'il nécessitait de l'espace à l'approche de Dall Rocks. Puis à 01h06, malgré le signal d'avertissement du "FRANK H. BROWN" et les manoeuvres évasives de dernière minute de la part des deux bâtiments, ils s'abordent. Après un échange de renseignements, les deux bâtiments reprennent la route. L'"ALEUTIAN DAWN", qui est endommagé, est escorté par le "PISCES".

Constatations

Le 20 mai 1988, le navire-citerne/conteneur canadien "FRANK H. BROWN" entre en collision avec le bateau de pêche américain "ALEUTIAN DAWN" durant de bonnes conditions météorologiques, temps clair dans les eaux abritées de Seaforth Channel (C.B.), suite au changement de cap effectué par les deux navires qui furent annulés dans leurs applications. La partie avant en fibre de verre de l'"ALEUTIAN DAWN" a subi de lourds dommages alors que le petit bateau de pêche a heurté l'avant tribord en acier du "FRANK H. BROWN".

Vu les témoignages contradictoire en ce qui a trait aux aspects des deux navires mais considérant qu'ils s'approchaient soit en ligne ou presque ou dans une situation qui se croise avec l'"ALEUTIAN DAWN" sur le côté tribord du "FRANK H. BROWN", il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage:

Les deux navires

- Aucun des deux navires s'est servi ou a tenté de se servir de leur radiotéléphone VHF;

- chaque navire a fait une succession de petits changements de cap, sans indiquer clairement leurs intentions l'un envers l'autre;

- chaque navire a gardé sa vitesse commerciale jusqu'à ce que l'abordage soit inévitable.

"FRANK H. BROWN"

- Change de cap sur bâbord menant les deux navires à faire des routes directement opposées, ou, alternativement n'a pas pris une action appropriée, soit celle de navires qui se croisent;

- n'est pas resté tribord au chenal ou indiqué ses intentions par les méthodes disponibles;

- a agi sur des hypothèses d'après des informations insuffisantes.

"ALEUTIAN DAWN"

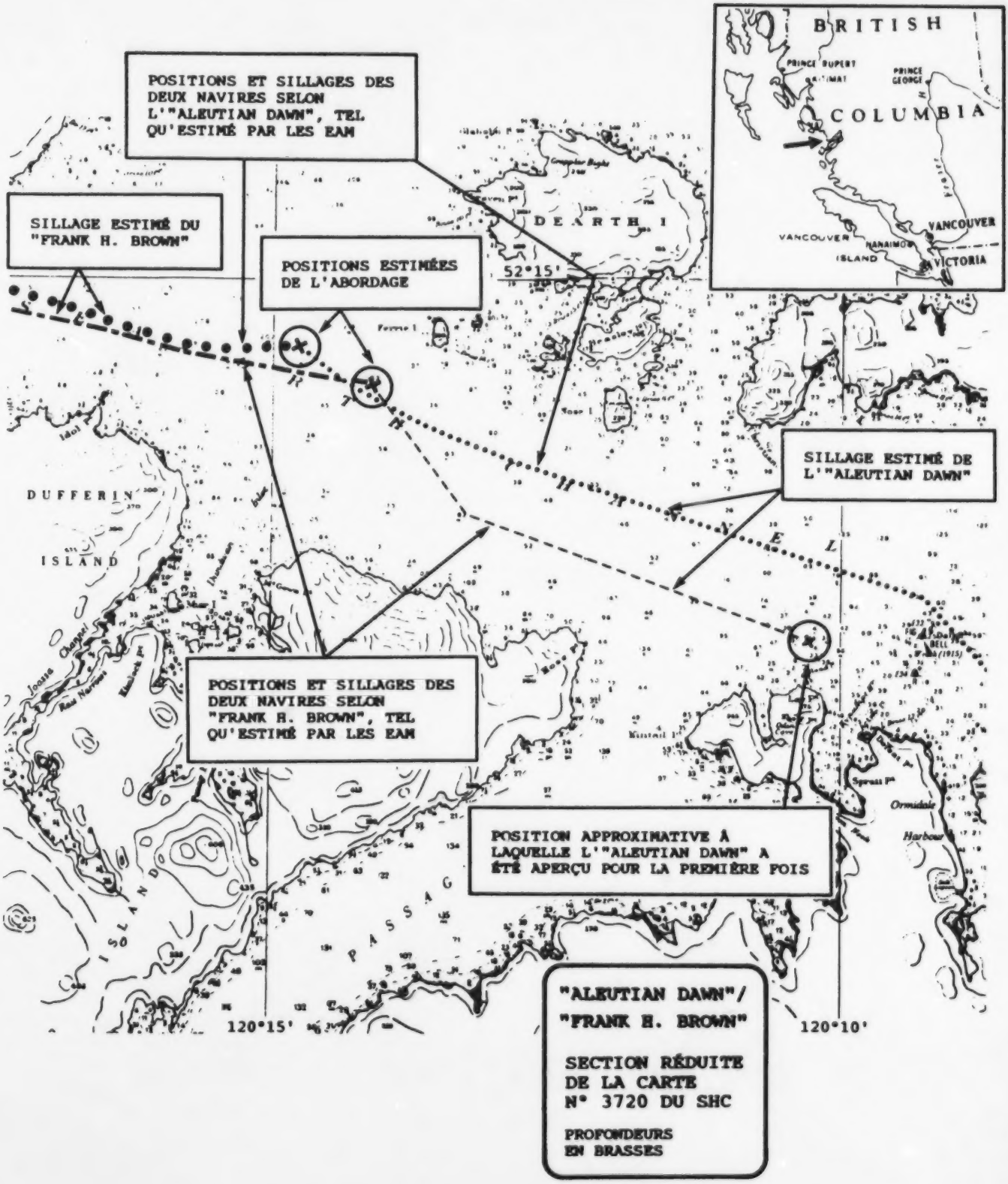
- Au lieu de se servir d'une carte officielle de l'endroit, il navigait à l'aide de l'atlas maritime qui ne possédait pas les détails appropriés pour qu'il puisse naviguer près de la côte en toute sécurité;

- il semble qu'il naviguait avec ses lumières de pont allumés.

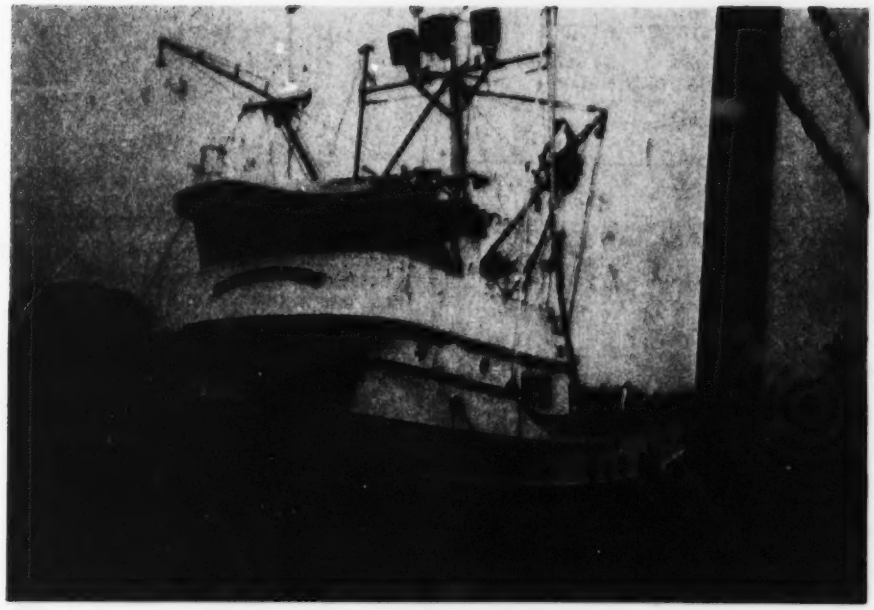
Autres constatations

L'"ALEUTIAN DAWN" n'était pas à l'écoute du canal 16 et/ou 11 sur le radiotéléphone VHF, comme le requiert le règlement toutefois, l'écoute de tels canaux est réputé être du bon matelotage.

Le "PISCES", à la vue de ses feux de navigation, est resté sur la rive Sud du chenal et ses manoeuvres ne sont pas considérées comme ayant contribué au sinistre.


POSITIONS ET SILLAGES DES DEUX NAVIRES SELON L'"ALEUTIAN DAWN", TEL QU'ESTIMÉ PAR LES EAM
SILLAGE ESTIMÉ DU "FRANK H. BROWN"
POSITIONS ESTIMÉES DE L'ABORDAGE
SILLAGE ESTIMÉ DE L'"ALEUTIAN DAWN"
POSITIONS ET SILLAGES DES DEUX NAVIRES SELON "FRANK H. BROWN", TEL QU'ESTIMÉ PAR LES EAM
POSITION APPROXIMATIVE À LAQUELLE L'"ALEUTIAN DAWN" A ÉTÉ APERÇU POUR LA PREMIÈRE FOIS
"ALEUTIAN DAWN"/ "FRANK H. BROWN"
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3720 DU SHC
PROFONDEURS EN BRASSES
BRITISH COLUMBIA
PRINCE RUPERT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
DEARTH I.
DUFFERIN ISLAND
52°15'
120°15'
120°10'
Ormidale Harbour

"FRANK H. BROWN"



"ALEUTIAN DAWN"

"TYLLIAK"

Mort d'un opérateur de grue à Wood Bay (C.-B.), le 29 juin 1988.

Résumé

Les opérations de chargement et de déchargement du chaland en acier sans moyen de propulsion de 106 tjb "TYLLIAK" sont généralement exécutées par les membres d'équipage d'un remorqueur qui tire le chaland sur le site. Comme celui-ci est un chaland sans équipage, il n'est pas tenu d'être inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Toutefois, la grue sur porteur (appareil de chargement) à bord, utilisée pour le chargement et le déchargement du navire, devait subir une inspection et des essais conformément au Règlement sur l'outillage de chargement édicté en application de la Loi sur la Marine marchande du Canada. L'inspection et les essais n'avaient pas été effectués.

Le 29 juin 1988, le "TYLLIAK" est amarré le long du parc à poisson, par beau temps dans une mer calme. Vers 11h55, on commence à soulever le filet du parc à poisson pris au fond de l'eau, deux membres de l'aquaculture accompagnés de deux personnes du remorqueur y prennent part. Le filet de 15 m (50') carré par 15 m (50') de profond environ est ramassé et, pend dans l'eau du côté de la passerelle au centre du parc; on ignore le poids.

La flèche de grue est abaissée et rallongée afin d'attacher le croc de levage à une élingue sur le filet. Pendant que l'on laisse filer le câble de relevage, la flèche est rétractée et relevée à une position pour lever le filet. Quand l'extrémité de la flèche est en position, on coupe la saisine retenant le filet à la passerelle centrale et on lui permet de se diriger vers la passerelle extérieure. La grue soulève ensuite le filet mais, en raison de la longueur de l'élingue, il n'y a que 6,5 m (20') du filet qui sort de l'eau lorsque le croc atteint l'extrémité de la flèche. Le filet est suspendu à la grue et retenu au chaland pendant qu'une deuxième élingue est attachée au filet juste au-dessus de l'eau. Le croc est ensuite abaissé pour prendre le poids sur la deuxième élingue et la saisine est défaite.

Vers 12h10, quand la grue sort encore 9 m de filet de l'eau, celle-ci bascule par-dessus bord par 33 m de fond environ entraînant avec elle le grutier. Quand les collègues du grutier se sont rendu compte que les supports de la grue avaient légèrement bougé sur le pont du chaland, ils lui ont crié de faire attention et, selon les témoignagnes, le grutier semblait augmenter le régime du moteur pour descendre le filet et retracter la flèche.

Les premières recherches en vue de retrouver le grutier restent vaines. On retrouve le corps emmêlé dans le filet au moment où l'on sort la grue sur porteur de l'eau le 30 juin. L'autopsie permet d'attribuer la cause de la mort à la noyade. On estime à 16 000$ le coût de la perte de la grue dont le coût de remplacement est de 50 000$. L'aquaculture évalue à 250 000$ la perte du saumon qui s'est échappé lorsque le côté du parc à poisson a été démoli et à 30 000$ les dommages causés aux installations.

Constatations

Le 29 juin 1988, une grue sur porteur à bord du chaland "TYLLIAK" était en service pour soulever un filet pris dans un parc à poisson dont le poids était apparemment supérieur à celui indiqué par la charge pratique de sécurité. La grue a basculé et passé par-dessus bord, entraînant la mort par noyade du grutier.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:

- Ni le poids réel ni une estimation raisonnable du poids du filet à poisson était connu;

- la grue n'était pas munie d'un limiteur de charge ou d'un indicateur de poids de charge, puisqu'elle nétait pas tenue d'en avoir selon le Règlement sur l'outillage de chargement;

- en se servant de la flèche de grue en travers du véhicule sur roue sur lequelle elle repose, les risques qu'elle bascule étaient plus grands que si la flèche avait été utilisée par l'avant du véhicule;

- se servir de la flèche de grue en direction du côté du chaland l'a rendue plus susceptible de faire une chute par-dessus bord dû à la gîte du chaland que si celle-ci avait été utilisée en direction de l'avant ou de l'arrière du chaland.

Autres constatations

Le grutier était dans l'impossibilité de larguer rapidement la charge à cause de la grue de type mécanique/hydraulique.

Le personnel avait des connaissances restreintes et peu d'expérience dans ce genre de travail; il n'était pas en mesure d'appliquer adéquatement les procédures appropriées ou d'en apprécier ses dangers.

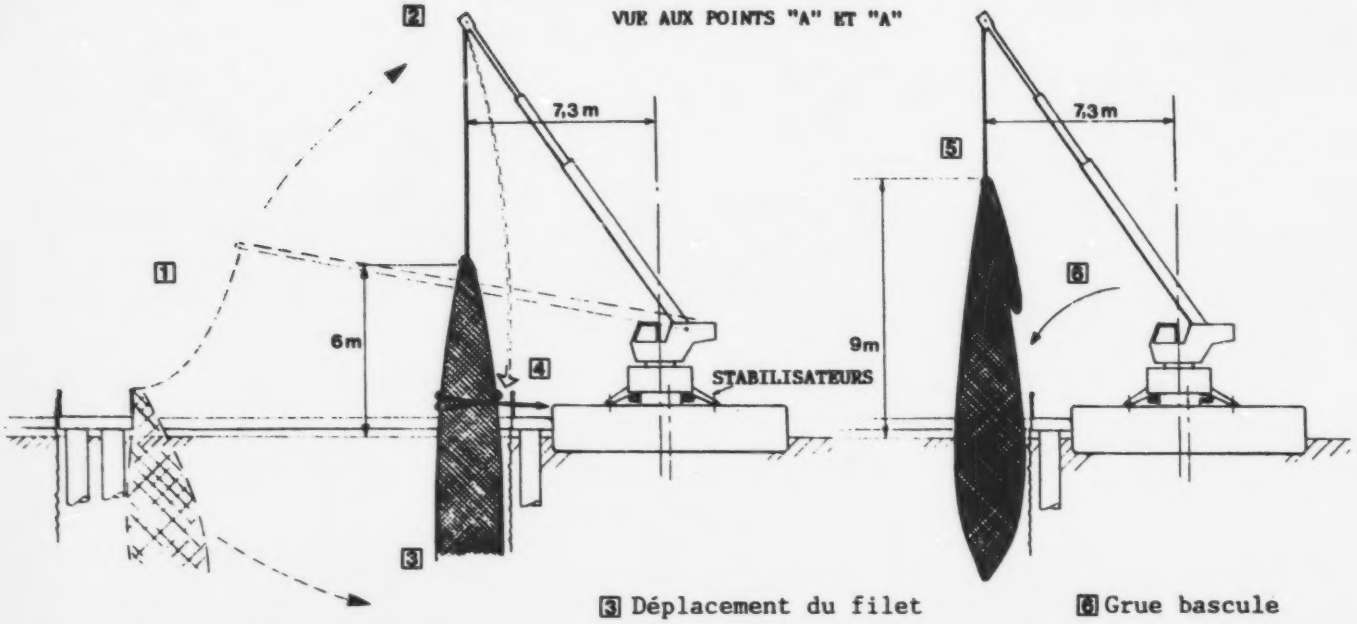
Sur le côté et l'avant de la grue, se trouvaient les données explicatives et les diagrammes recommandés pour l'exploitation du véhicule à terre à des longueurs et rayons d'opérations appropriés.

La grue sur porteur n'a pas subi d'inspection ni d'essais en relation avec le Règlement sur l'outillage de charge. Aucune charge pratique de sécurité (capacité de levage) n'a été assignée pour l'utilisation de la grue à bord du navire.

La grue sur porteur a été conçue pour des travaux industriels à terre et les Règlements sur les charges pratiques de sécurité spécifient que la machinerie ou l'équipement à bord des navires ne devrait pas être utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il a été conçu.

L'accident n'a pas été rapporté aux autorités compétentes, tel que requis dans le Règlement sur le rapport des sinistres maritimes.

OPÉRATIONS DE DÉGAGEMENT DU FILET OBSTRUÉ DANS LE CARRELET



1 Positions initiales de la flèche téléscopique et du filet emmêlé

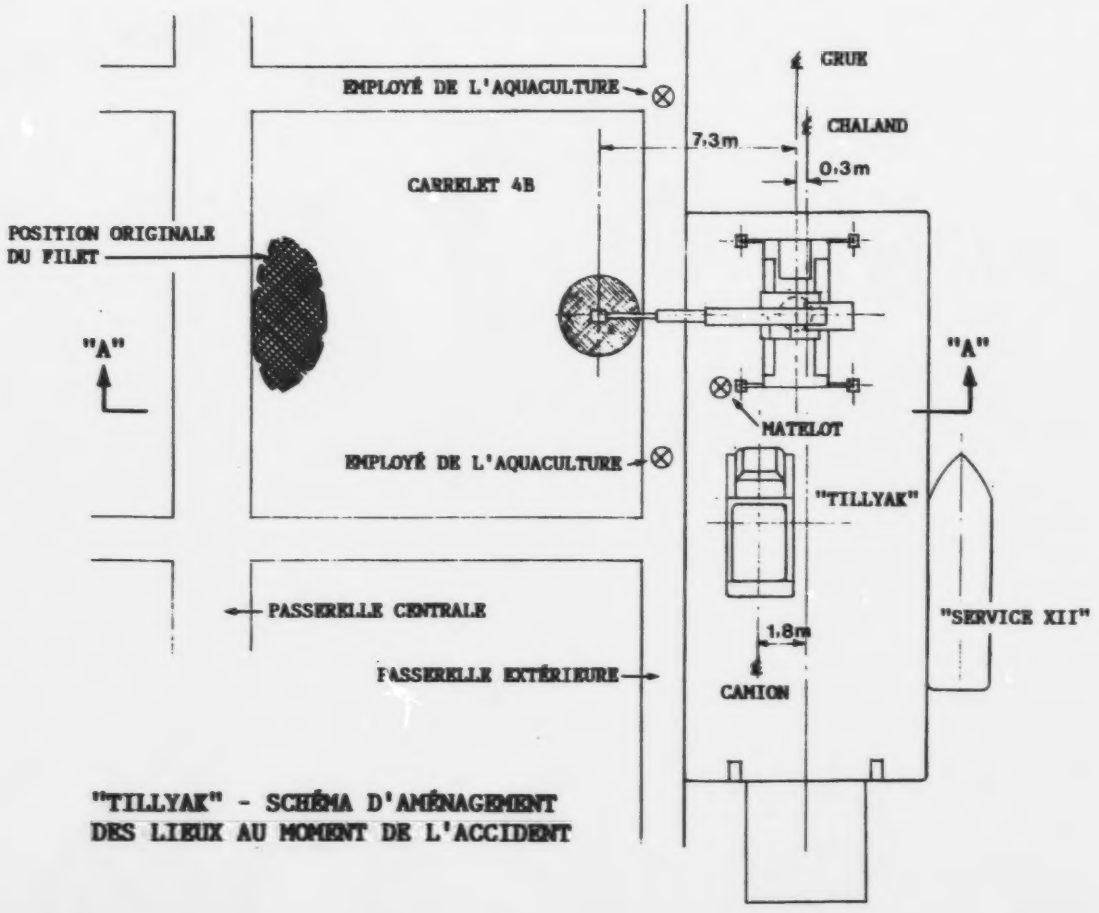
2 Flèche téléscopique rétractée et relevée

3 Déplacement du filet

4 Filet attaché au chaland afin de replacer l'élingue

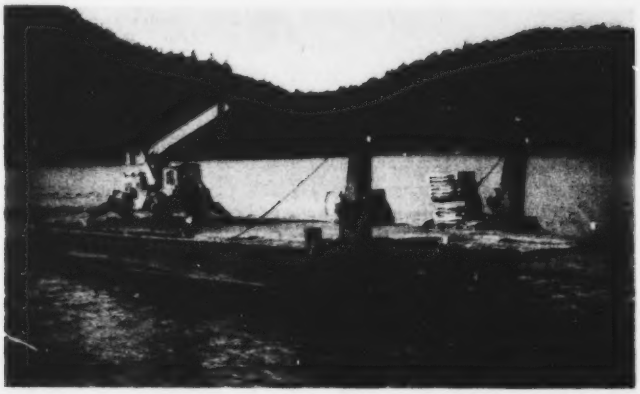
5 Crochet abaissé à la deuxième élingue

6 Grue bascule



"TILLYAK" - SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES LIEUX AU MOMENT DE L'ACCIDENT

"TILLYAK"



"TILLYAK" at anchor with similar mobile crane on board.
"TILLYAK" à l'ancre ayant une grue mobile similaire à bord.

Showing mobile crane after retrieval from the waters of Wood Bay

Vue de la grue mobile après avoir été pêchée des eaux de Wood Bay

"FUNDY MISTRESS"/"HOLLY ANN II"

Abordage dans Grand passage (N.-É.), le 13 juillet 1988.

Résumé

Le 13 juillet 1988, le senneur de 57 tjb "FUNDY MISTRESS" est en direction Nord dans le Grand passage (N.-É.). Des vents légers soufflent du Sud-Ouest et la visibilité est de quelque 15 m dans un brouillard épais. Le patron dirige la passerelle et s'occupe de la navigation, le second est à la barre et un matelot maintient la vigie. Le bateau s'engage dans le passage sur un cap de 040° (M) en refoulant un courant de jusant d'environ 3 Kn, lui donnant une vitesse-fond de 7 Kn. Il demeure au centre du passage lorsque la cible-radar d'un bateau, plus tard identifiée comme étant le "HOLLY ANN II" est observée au relèvement 20° sur bâbord à une distance de 1 M puis de 0,5 M. Le cap est d'abord changé de 10° sur tribord et est, par la suite, modifié au 090° (M), le relèvement demeurant stable. Quelques minutes plus tard, les deux bateaux entrent en collision.

"HOLLY ANN II"

Le chalutier à pêche arrière de 65 tjb "HOLLY ANN II" est en direction Sud dans le Grand passage le 13 juillet 1988 avec la marée venant de l'arrière. Le patron est seul sur la passerelle; le bateau est en gouverne manuelle. Le cap est au 185° (M) et la vitesse-fond est de quelque 11 Kn. On observe une cible-radar à environ 15° à tribord avant qui se trouve à 0,5 M et que l'on identifie plus tard comme étant le "FUNDY MISTRESS". On tente à deux reprises de communiquer avec le "FUNDY MISTRESS" par radiotéléphone VHF, mais sans succès. La vitesse-fond est réduite à 9 Kn, lorsque la cible sur le radar à bord du "HOLLY ANN II" se trouve à moins de 0,25 M. Elle est perdue dans les clapotis et la vitesse-fond de ce dernier est réduite de 3 à 4 Kn. Le bateau abat sur bâbord lorsqu'il perd l'aire suffisante pour manoeuvrer et la machine est mise à 'demi arrière', mais l'abordage se produit.

Événements qui ont suivi l'abordage

Immédiatement après l'abordage, les deux bateaux se dégagent et, après l'échange des renseignements par radiotéléphone, les deux bateaux se dirigent vers Westport. Les avaries au "FUNDY MISTRESS" consistent en une timonerie désaxée et des cloisons fracturées évaluées à 60 000$ tandis que les avaries au "HOLLY ANN II" sont mineures et évaluées à 500$.

Constatations

Le "HOLLY ANN II" et le "FUNDY MISTRESS" ont été impliqués dans un abordage par visibilité réduite due à un brouillard épais mais par bonnes conditions météorologiques tandis qu'il naviguait dans la partie étroite de Grand passage qui était soumis à des courants de marée relativement forts.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux navires

- L'utilisation de la voie 9 par le "HOLLY ANN II" pour la transmission et l'écoute sur la voie 71 par le "FUNDY MISTRESS" a fait que la communication n'a pu être établie afin d'effectuer les manoeuvres de dépassement sécuritaires;

- les deux bateaux se sont croisés dans une partie étroite de Grand passage par visibilité réduite et dans un courant de marée relativement fort.

"HOLLY ANN II"

- Le patron ne détenait cette responsabilité que depuis deux mois;

- il n'y avait qu'une personne sur la passerelle qui occupait les fonctions d'homme de veille, d'homme de barre et de navigateur, ce qui comprenait aussi la responsabilité des manoeuvres pour éviter l'abordage;

- la nécessité de réduire la vitesse et de stopper les machines lorsque l'abordage est devenu imminent a fait que le bateau a perdu de la vitesse de manoeuvrabilité et a dû abattre sur bâbord.

"FUNDY MISTRESS"

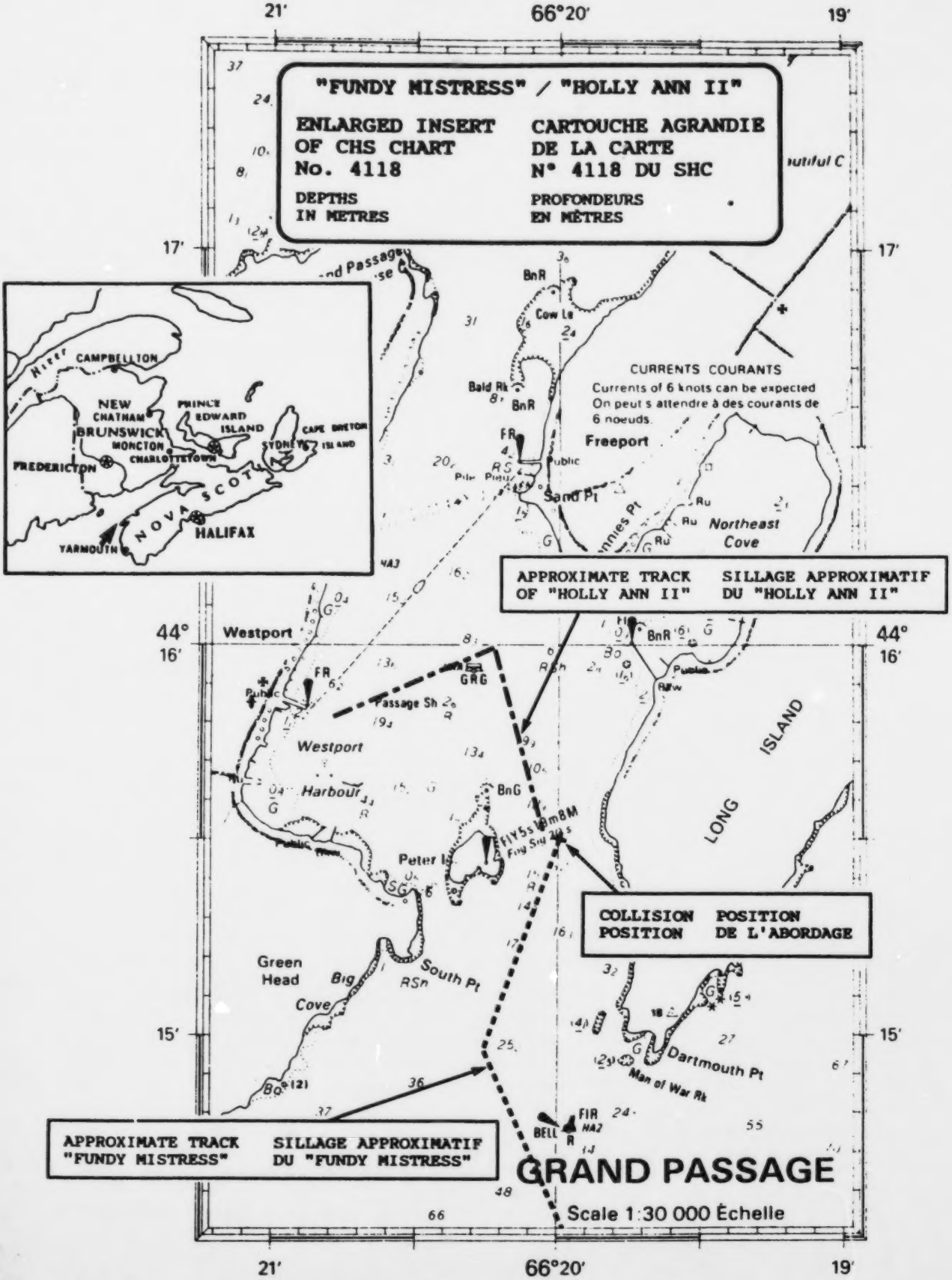
- En s'engageant dans le passage, il n'a pas gardé le côté tribord du chenal après avoir établi la présence du navire sortant "HOLLY ANN II" qui s'approchait de la partie étroite du passage;

- étant le navire non-privilégié, le "FUNDY MISTRESS" n'a pas ralenti, ne s'est pas écarté de la route du "HOLLY ANN II" et n'a pas tenté d'établir la communication dans le but de convenir de manoeuvres de dépassement sécuritaires.

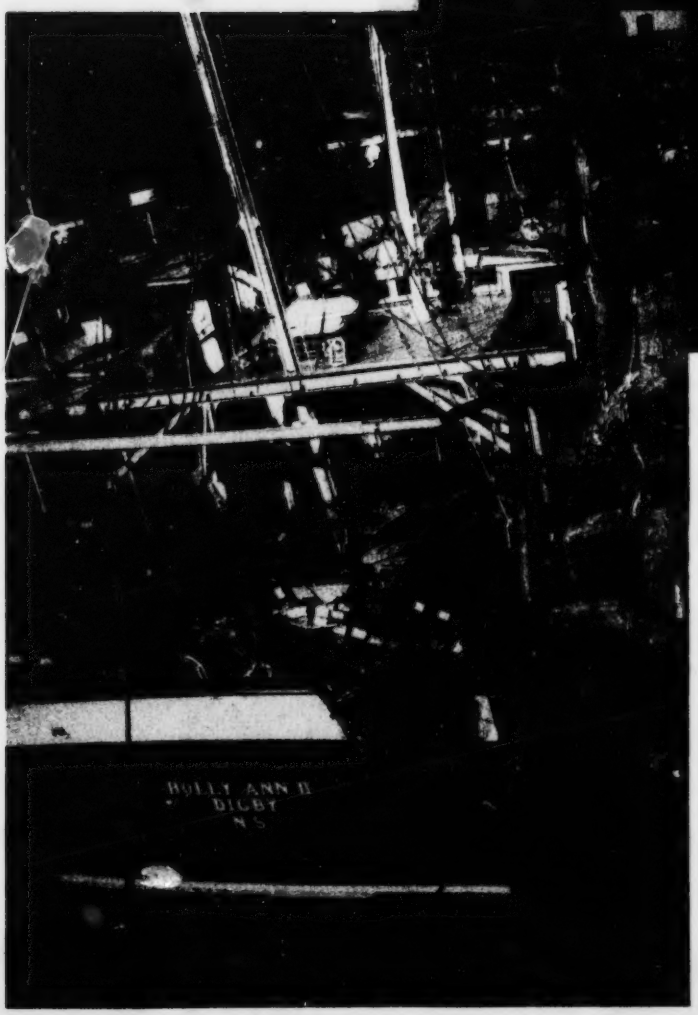
Autres constatations

Aucun des deux navires n'a émis de signaux de brume.

Le "FUNDY MISTRESS" ne détenait pas de licence de station de radio requis.


"FUNDY MISTRESS" / "HOLLY ANN II"
ENLARGED INSERT OF CHS CHART No. 4118
CARTOUCHE AGRANDIE DE LA CARTE N° 4118 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
21'
66°20'
19'
17'
44° 16'
15'
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
CAPE BRETON ISLAND
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
CURRENTS COURANTS
Currents of 6 knots can be expected
On peut s attendre à des courants de 6 noeuds.
Freeport
Sand Pt
Northeast Cove
Westport
Harbour
Peter I
Green Head
Big Cove
South Pt
LONG ISLAND
Dartmouth Pt
Man of War Rk
APPROXIMATE TRACK OF "HOLLY ANN II"
SILLAGE APPROXIMATIF DU "HOLLY ANN II"
COLLISION POSITION
POSITION DE L'ABORDAGE
APPROXIMATE TRACK "FUNDY MISTRESS"
SILLAGE APPROXIMATIF DU "FUNDY MISTRESS"
GRAND PASSAGE
Scale 1:30 000 Échelle

"FUNDY MISTRESS"



"HOLLY ANN II"

"NP 397"

Explosion suivie d'un incendie le long d'un ponton de service, Port Edward (C.-B.), le 18 juillet 1988.

Résumé

Le bateau de pêche aux filets maillants de 9 tjb "NP 397", construit en fibre de verre, est de type conventionnel avec un rouf comprenant la timonerie et la cuisine au-dessus du compartiment des machines. Un emménagement dans le gaillard se trouve juste à l'avant du poste de gouverne et du contrôle des machines. La cale à poisson et le filet maillant à tambour dans le cockpit sont à l'arrière du millieu.

Deux réservoirs de carburant d'une capacité de 455 L chacun sont installés sur bâbord et tribord dans le compartiment machine. La machine principale, deux accumulateurs hydroélectriques et une pompe de bouchain électrique/automatique sont situés sous le plancher de la timonerie et de la cuisine. Il semble que le bateau est muni d'une aération mécanique pour les bouchains, d'un détecteur de vapeur et de deux extincteurs à poudre chimique. Le moteur est muni d'un pareflamme de carburateur et il n'y a aucun gaz propane ou autre gaz liquifié à bord. Puisque le "NP 397" n'est pas un bateau de plus de 15 tjb, celui-ci n'est pas sujet à une inspection de la Division de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. L'inspection la plus récente pour fins d'assurance a eu lieu le 4 juillet 1986 et le bateau a été déclaré comme étant en bon état de navigabilité.

De retour des lieux de pêche au port de Skeena River vers 16h00 le 18 juillet, le "NP 397" se dirige le long du ponton de service Esso à Porpoise Harbour, Port Edward (C.-B.) pour faire le plein de combustible. À bord, se trouvent l'opérateur, sa femme et leur jeune fils. Le temps est beau et clair et la mer est calme. Après avoir mis le moteur hors de service, s'assurant qu'il n'y avait pas de flamme nue à bord, l'opérateur remet du carburant dans les réservoirs par les tuyaux de remplissage individuels situés sur les passages du pont de chaque côté du rouf. Ensuite, l'opérateur nettoie le déversement mineur de gazoline sur les passages et sur le pont en se servant d'un boyau à terre.

Vers 16h30, l'opérateur se rend à terre pour acquitter sa facture, laissant sa femme dans la cuisine et leur fils endormi dans le gaillard, enveloppé d'un édredon. Juste quelques minutes plus tard, une explosion a lieu à bord du bateau, entraînant un incendie qui détruit le rouf et projète quelques parties du rouf sur le ponton de service. L'opérateur se précipite vers le bateau, entre dans le gaillard par une écoutille du tambour avant et porte secours

à son fils. Puis, il prête main-forte à sa femme qui est brûlée et abasourdie et qui a réussi, après l'explosion, à sortir en rampant sur le pont arrière. Elle souffre de brûlures au deuxième et troisième degré au bras et à la figure; l'enfant n'est pas blessé. Le gardien du ponton de service demande du secours et le bruit de l'explosion alerte d'autres bateaux à proximité. Un membre d'équipage du "LAUREL ANN" amarré de l'autre côté du ponton subit des coupures mineures par des éclats de verre. Le bateau est remorqué vers le large et l'incendie est finalement éteint à 17h00, aidé d'autres bateaux ainsi que du service volontaire d'incendie de la localité.

La position précaire du bateau empêche l'inspection des réservoirs de carburant et des restes de la tuyauterie, de l'aération mécanique et du détecteur de vapeur. Cependant, une fissure des installations en cuivre du circuit d'aération pour le réservoir de carburant a été décelé. L'opérateur pense qu'une étincelle a pu survenir à cause du raccord de la borne deserrée sur la batterie.

Le bateau est pratiquement éventré sur toute sa longueur à l'avant du cockpit, sur l'arrière et est déclaré perte totale. On a estimé sa valeur en 1986 à 40 800$.

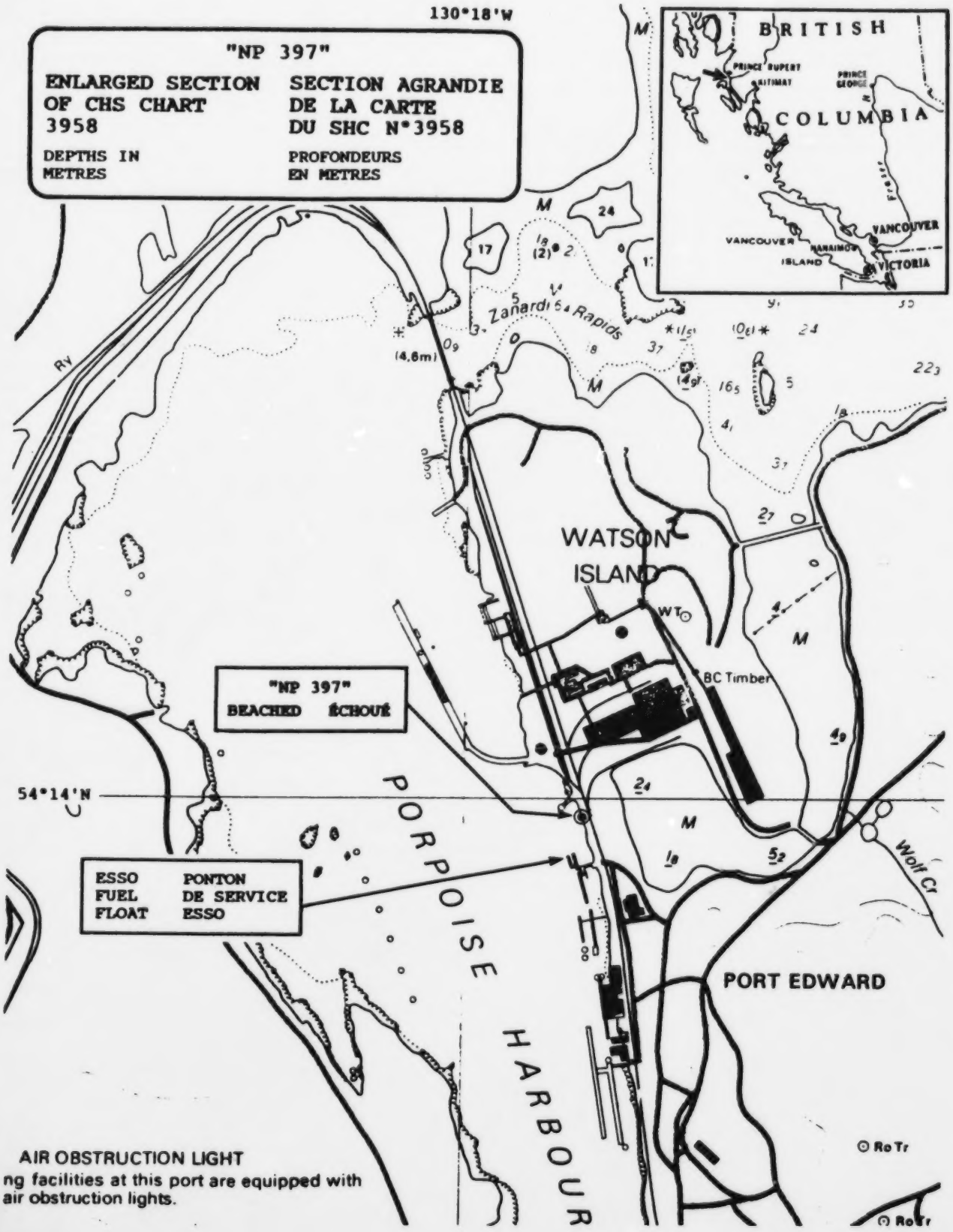
Constatations

Bien que la cause exacte soit inconnue, il semble que l'explosion à bord du "NP 397" le 18 juillet 1988 soit accidentelle. On estime qu'une fuite de gaz ou de vapeur dans les bouchains est passé inapercu et qu'une étincelle électrique ait pu être à l'origine de l'explosion.

On considère que les facteurs suivants ont contribué au sinistre:

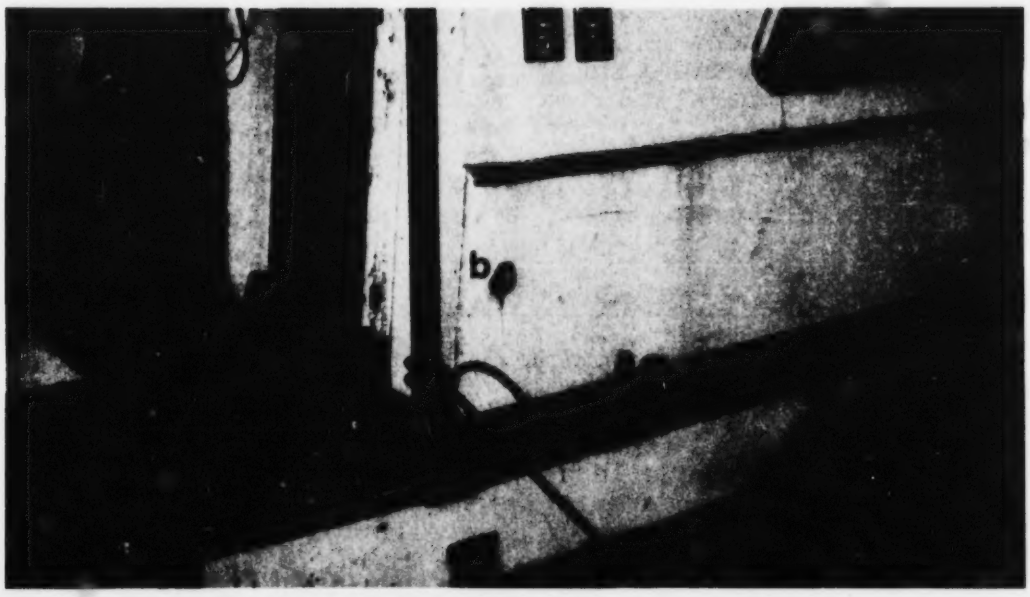
- une fissure sur une installation de cuivre du circuit d'aération du réservoir;

- l'oubli d'avoir vérifé que tout l'équipement électrique (pompes de bouchain) ait été débranché de l'alimentation électrique.


130°18'W
"NP 397"
ENLARGED SECTION OF CHS CHART 3958
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE DU SHC N°3958
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN METRES
BRITISH COLUMBIA
PRINCE RUPERT
KITIMAT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
Zanardi Rapids
(4.6m)
WATSON ISLAND
WT
BC Timber
"NP 397"
BEACHED ÉCHOUÉ
54°14'N
PORPOISE HARBOUR
ESSO FUEL FLOAT
PONTON DE SERVICE ESSO
Wolf Cr
PORT EDWARD
Ro Tr
AIR OBSTRUCTION LIGHT
ng facilities at this port are equipped with air obstruction lights.

View on inside surface of deck-house section showing (a) filling pipe corroded below deck and (b) old fracture in ventilation pipe fitting.

Vue de la surface intérieur du rouf montrant (a) tuyeau de remplissage corrodé sous le pont et (b) vieille fissure dans le raccord du tuyeau de ventilation.



Locations of (a) filling pipe and (b) ventilation pipe fitting for gasoline fuel tanks, on vessel similar to the "NP 397".

Vue d'emplacement (a) du tuyeau de remplissage et (b) de l'armature du tuyeau de ventilation pour les réservoirs à combustible sur un bateau semblable au "NP 397".

"TROCADERO"/Chaland "PT 1"/"WESTMINSTER HYACK"
Abordage dans le port de New Westminster (C.-B.), le 23 juillet 1988.

Résumé

"TROCADERO"

Après le départ de Port Hardy (C.-B.) le 22 juillet 1988 et suite à une escale de 3 heures à Port Kells (C.-B.), le bateau de pêche canadien de 9 tjb "TROCADERO", ayant son opérateur à bord, arrive au bassin de remorqueurs de Westminster à 21h00 le 23 juillet et s'y amarre. L'opérateur consomme alors de deux à trois bières. Deux invités le rejoignent puis le bateau appareille à 22h00 en se dirigeant vers le pont de chemin de fer à travée tournante New Westminster situé à quelque 1 500 m à l'Est. Pendant que l'opérateur communique avec le maître pontier par radiotéléphone VHF dans le but de demander d'ouvrir la travée tournante, l'un des invités l'avertit qu'un chaland se trouve tout près. Quelques minutes plus tard, il heurte l'avant bâbord du chaland mais le "TROCADERO" peut heureusement faire marche arrière. Il se dirige ensuite vers un chaland-citerne et s'y amarre. Il subit des avaries au pavois tribord et au bras.

Par la suite, le "TROCADERO" reçoit la visite des forces de l'ordre qui, d'après les résultats de l'alcootest, ont déposé une plainte contre l'opérateur en vertu de l'Article 253 (a) du Code criminel pour avoir eu la responsabilité et le contrôle d'un navire alors qu'il avait les facultés affaiblies ainsi que l'Article 253 (b) pour avoir opéré un navire avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Il est ensuite passé en justice et les deux chefs d'accusation ont reçu un non-lieu.

"WESTMINSTER HYACK"/Chaland "PT 1"

Après avoir pris en remorque le chaland de 757 tjb "PT 1" au poste d'amarrage RT Annacis, le remorqueur montant de 62 tjb "WESTMINSTER HYACK" se dirige vers le pont de chemin de fer New Westminster pour croiser dans le chenal nord de la travée tournante. Lorsque le remorqueur se trouve à environ 100 m du bassin de remorqueurs de Westminster, on remarque qu'un bateau montrant ses feux de navigation quitte le bassin; on identifie plus tard ce navire comme étant le "TROCADERO". On dirige le faisceau lumineux d'un projecteur dans le but d'attirer l'attention du "TROCADERO" alors que ce dernier se trouve à bâbord et suit une route presque parallèle à celle du remorqueur. Vu que la distance latérale entre les deux navires diminue à quelque 19 m, la vitesse du remorqueur est réduite de 6,5 kn à 4 kn et son cap changé de 20° par tribord.

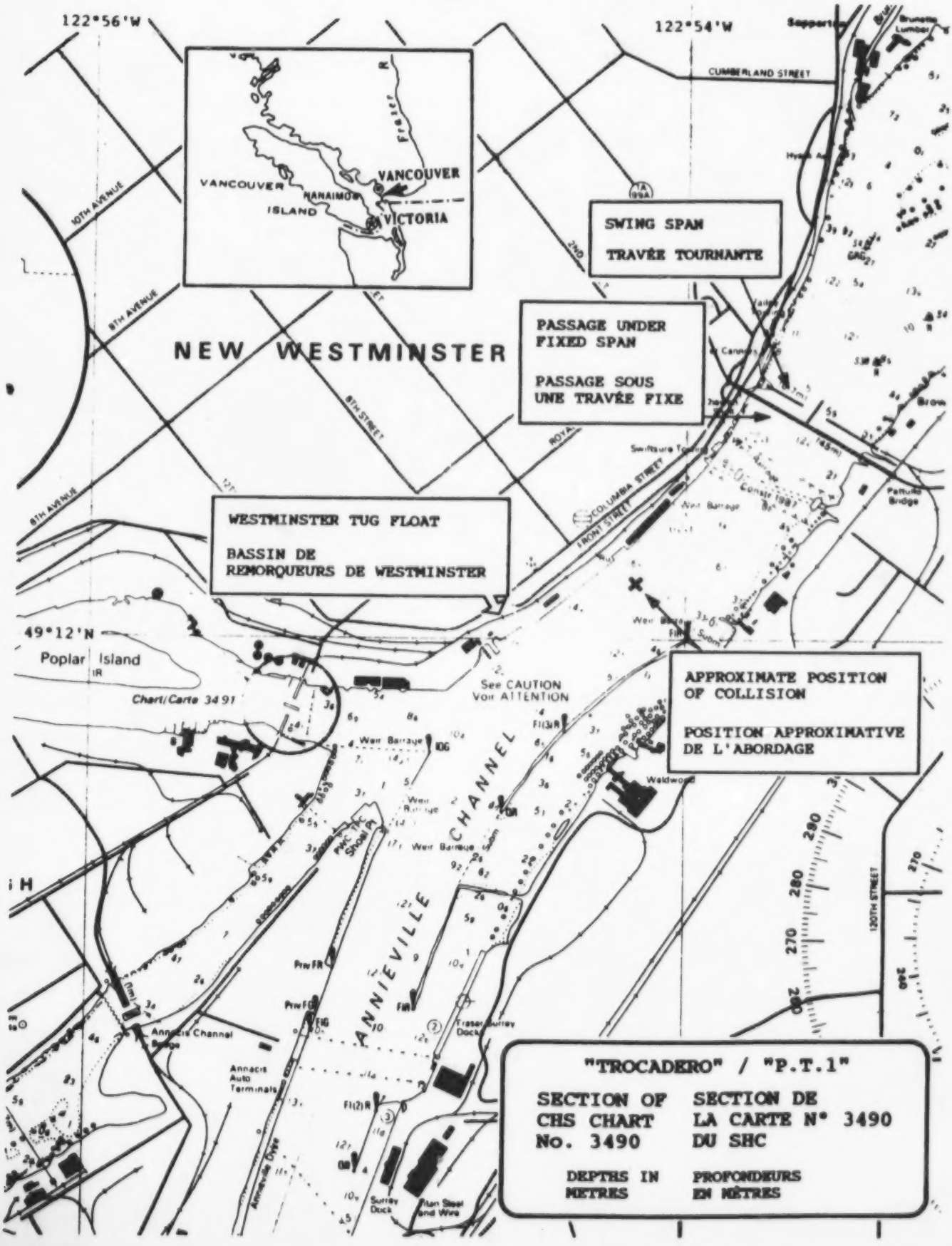
Une minute plus tard, le "TROCADERO" semble ralentir, permettant au remorqueur de dépasser. Puis le "TROCADERO" a soudainement changé de cap à tribord entre le remorqueur et le chaland. Le matelot court vers l'arrière et réussit à attirer l'attention des personnes à l'arrière du "TROCADERO" que l'on peut voir communiquer avec quelqu'un dans la timonerie. Les machines du remorqueur sont alors mises au point mort et on donne du mou à la remorque. Quelques minutes plus tard soit à 22h13, le chaland et le "TROCADERO" entrent en collision. Le chaland ne subit aucune avarie.

Constatations

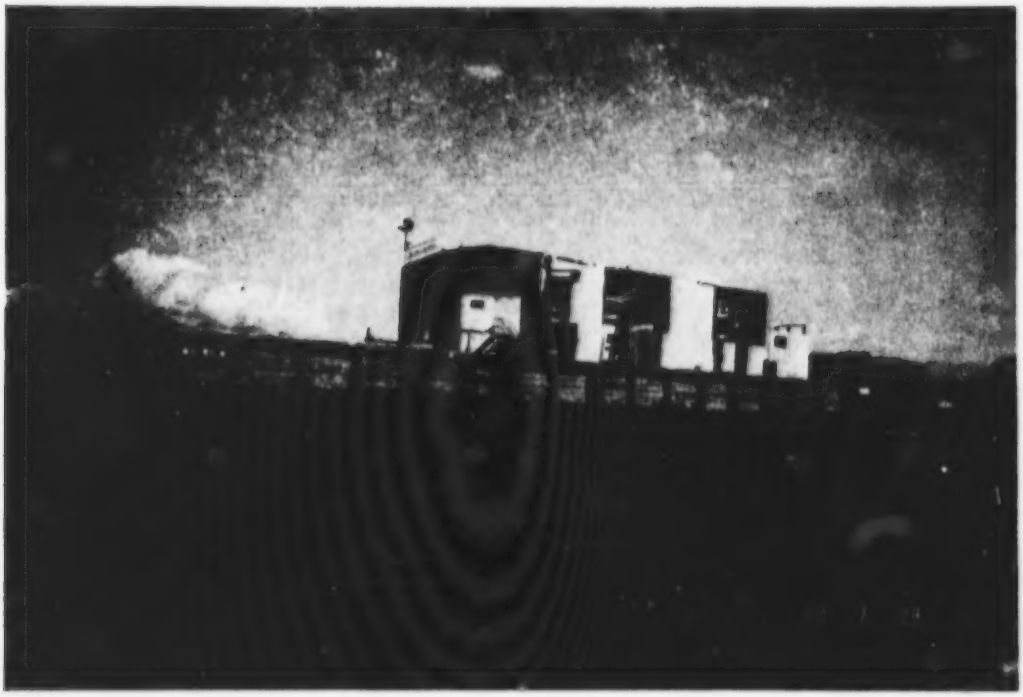
Au cours de la soirée du 23 juillet 1988, le petit bateau de pêche "TROCADERO" entre en collision avec le chaland "PT 1" remorqué par le "WESTMINSTER HYACK" dans le port de New Westminster par de bonnes conditions météorologiques et une bonne visibilité.

Il semble que les facteurs suivants ont contribué à l'abordage:

- l'opérateur du "TROCADERO" était fatigué et avait consommé de l'alcool;
- l'opérateur, seul membre d'équipage à bord du "TROCADERO", s'occupait de plusieurs tâches dont la gouverne, la navigation et l'utilisation du radiotéléphone VHF pour demander que le pont soit ouvert;
- le "TROCADERO" n'a pas maintenu une veille appropriée;
- le "TROCADERO" ne s'est pas écarté de la route du remorqueur et du chaland qui se trouvait sur son tribord lors des manoeuvres de croisement;
- tandis que le "WESTMINSTER HYACK" dirigeait le faisceau lumineux de son projecteur afin d'attirer l'attention du "TROCADERO", aucun des bateaux n'a utilisé de signaux sonores;
- malgré le signal visuel d'avertissement du "WESTMINSTER HYACK", le "TROCADERO" n'a pas déterminé s'il existait un risque d'abordage.


122°56'W
122°54'W
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
FRASER R.
SWING SPAN
TRAVÉE TOURNANTE
PASSAGE UNDER FIXED SPAN
PASSAGE SOUS UNE TRAVÉE FIXE
NEW WESTMINSTER
WESTMINSTER TUG FLOAT
BASSIN DE REMORQUEURS DE WESTMINSTER
APPROXIMATE POSITION OF COLLISION
POSITION APPROXIMATIVE DE L'ABORDAGE
49°12'N
Poplar Island
Chart/Carte 3491
See CAUTION
Voir ATTENTION
ANNIEVILLE CHANNEL
Annacis Channel
Annacis Auto Terminals
Fraser Surrey Dock
Surrey Dock
Ran Steel Bend Wire
CUMBERLAND STREET
COLUMBIA STREET
FRONT STREET
8TH AVENUE
10TH AVENUE
8TH STREET
ROYAL
Weldwood
120TH STREET
"TROCADERO" / "P.T.1"
SECTION OF CHS CHART No. 3490
SECTION DE LA CARTE N° 3490 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

"TROCADERO"



"P.T.1"

"SEACRAFT / "LAURIE ZON"

Abordage dans le détroit de Belle-Isle (T.-N.), le 30 juillet 1988.

Résumé

"LAURIE ZON"

Le chalutier en bois de 22 tjb "LAURIE ZON" est doté de l'équipement électronique et de navigation adéquat mais son certificat d'inspection des navires à vapeur est expiré. Il appareille de l'Anse au Loup (Labrador) le 30 juillet 1988 avec quatre membres d'équipage à son bord. Dès son arrivée, il commence à chaluter au large d'Anchor Point. Le vent du Sud-Ouest est léger et le brouillard limite la visibilité à 1 ou 2 encablures. Le navire est en gouverne manuelle et file en direction Est à une vitesse d'environ 2,5 Kn. Le matelot qui est seul dans la timonerie, observe sur le radar l'écho d'une cible qui avance rapidement entre les bateaux que l'on sait en train de pêcher et avertit le patron vers 08h45. Après avoir établi que la cible est sur un cap menant à un abordage, le patron, qui est arrivé dans la timonerie, essaie en vain de communiquer par radiotéléphone avec l'autre bateau, que l'on croit être le "SEACRAFT". Peu après, le "SEACRAFT" apparaît à travers le brouillard à environ deux encablures. Le chalut du bateau est déserré et on change de route pour venir au 90° sur bâbord mais l'abordage se produit, causant des avaries substantielles au "LAURIE ZON".

"SEACRAFT"

Le chalutier "SEACRAFT" de 86 tjb est doté de l'équipement électronique et de navigation adéquat. Il appareille de St. Barbe (T.-N.) le 30 juillet 1988 avec six membres d'équipage à son bord. Après avoir chaluté au large d'Anchor Point durant environ une heure, il récupère ses filets qui sont devenus obstrués au fond de la mer et se dirige vers St. Barbe à une vitesse d'environ 8 Kn. Le patron est seul dans la timonerie et le bateau est en gouverne manuelle. Près de 15 à 20 minutes plus tard, il semble que l'on ne détecte aucune cible sur le radar qui est réglé sur la portée de 1,5 M. Le patron fait un appel téléphonique sans importance à 08h40 et, lorsqu'il lève les yeux, il voit le "LAURIE ZON" à proximité. Les deux bateaux entrent en collision et le "SEACRAFT" subit des avaries mineures.

Événements qui ont suivi l'abordage

Les deux bateaux évaluent leurs avaries et se rendent par leurs moyens jusqu'à St. Barbe. On estime le coût des réparations du "SEACRAFT" à 1 000$ et celui des réparations du "LAURIE ZON" à 15 000$.

Constatations

Les bateaux de pêche canadiens "SEACRAFT" et "LAURIE ZON" sont entrés en collision dans le détroit de Belle-Isle par visibilité réduite. Au moment de l'abordage, le "SEACRAFT" faisait route librement tandis que le "LAURIE ZON" était en train de chaluter.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

"SEACRAFT"

- Filait à une vitesse qui peut être considérée comme excessive, compte tenu de la visibilité de deux encablures;
- n'a pas fait entendre le signal sonore par visibilité réduite prescrit pour un bateau à propulsion mécanique en route;
- par visibilité réduite, n'avait qu'une personne de quart dans la timonerie, obligeant cette personne à assumer la responsabilité de la navigation, de la gouverne et de la veille, contrairement aux bons usages maritimes;
- n'a pas assuré une veille visuelle et auditive appropriée;
- n'a pas utilisé adéquatement son équipement radar et tous les moyens disponibles dans le but d'établir s'il existait un risque d'abordage;
- étant donné qu'il n'avait pas établi s'il existait un risque d'abordage, n'a pas effectué de manoeuvres visibles et largement à temps dans le but d'éviter l'abordage;
- ne s'est pas tenu éloigné d'un bateau en train de pêcher;
- l'attention du patron a été détournée de la conduite de son bateau lorsqu'il a fait un appel sans importance au radiotéléphone.

"LAURIE ZON"

- En tant que navire privilégié, il a apporté un changement de route important sur bâbord mais cette manoeuvre a été entreprise trop tard pour éviter l'abordage;

- n'a pas fait entendre les signaux sonores par visibilité réduite pour indiquer qu'il était en train de pêcher ni pour indiquer le changement de route sur bâbord;

- par visibilité réduite, n'avait qu'une personne de quart dans la timonerie obligeant cette personne à assumer la responsabilité de la navigation, de la gouverne et de la veille, contrairement aux bons usages maritimes;

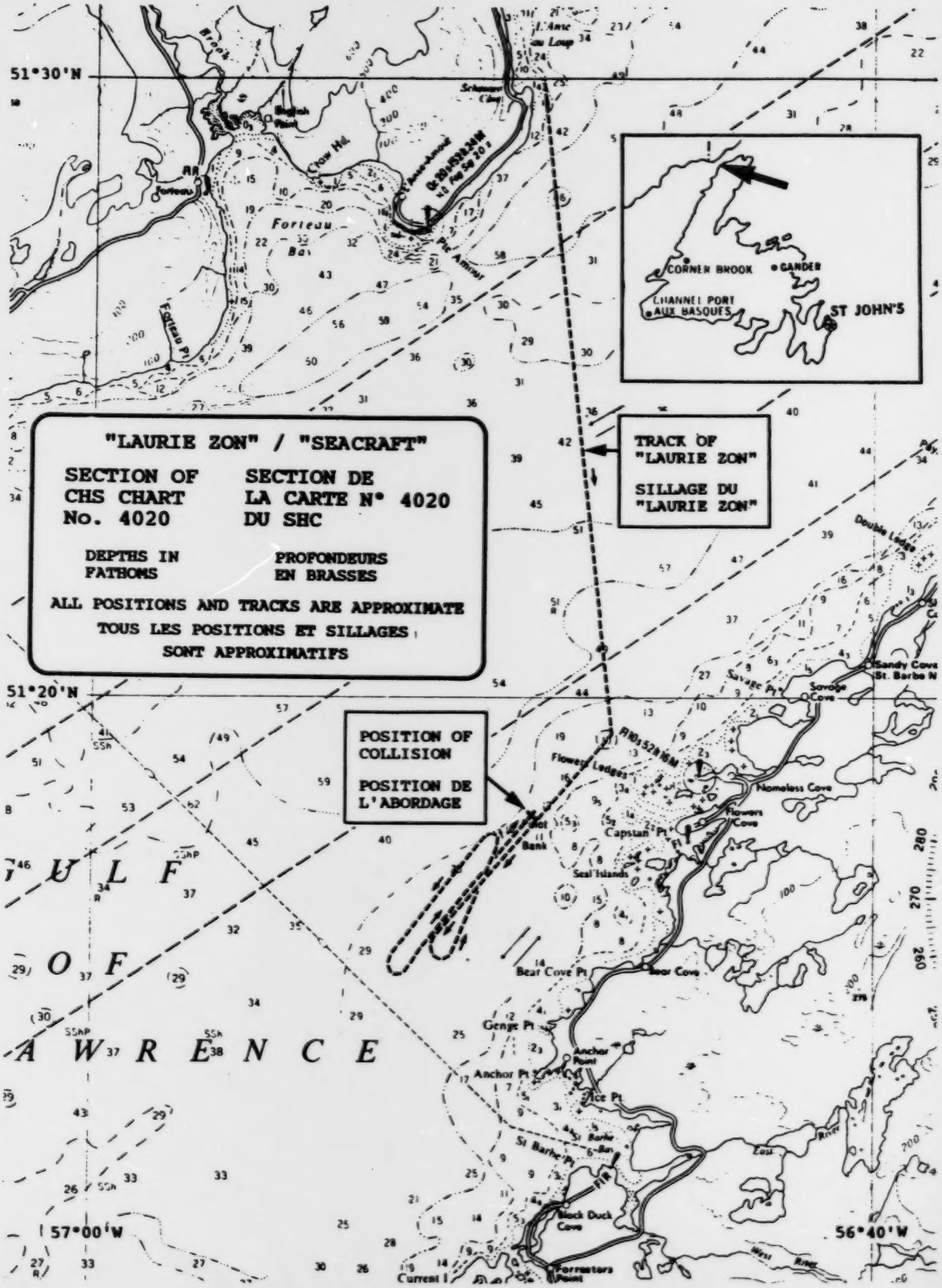
- a vainement tenté de communiquer avec le "SEACRAFT" par radiotéléphone VHF dans le but de convenir de la manoeuvre;

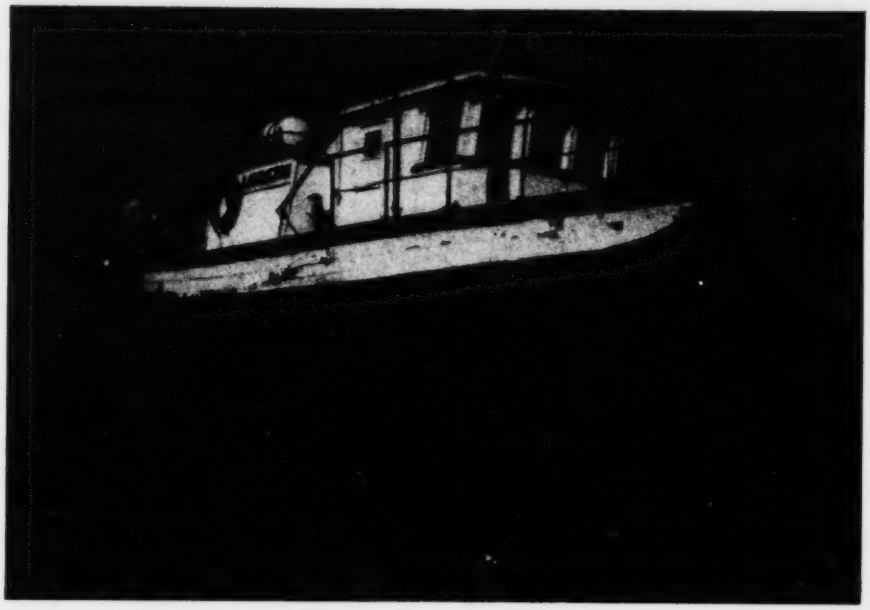
- a effectué un changement de cap, présentant ainsi une meilleure cible pour le "SEACRAFT" qui s'approchait.

Autres constatations

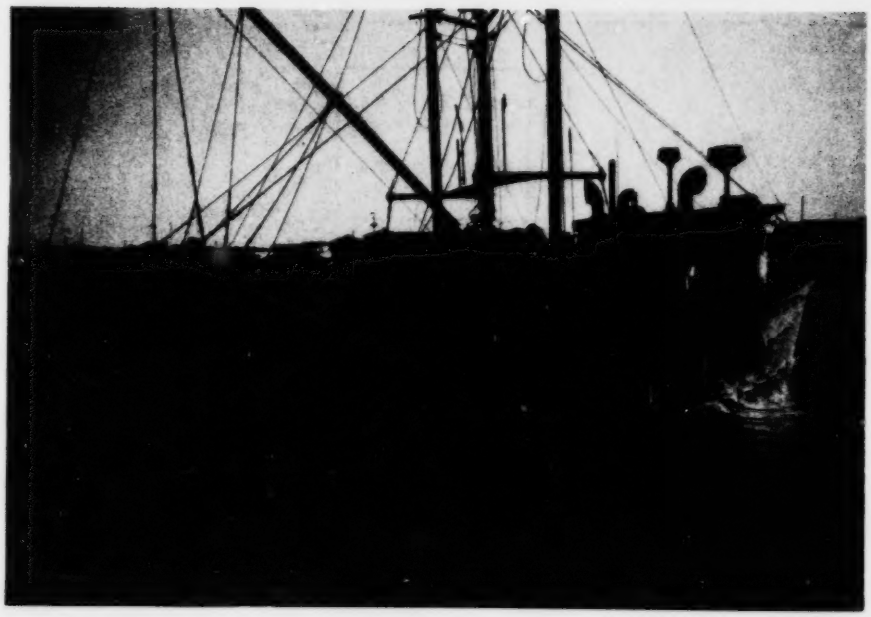
Le "LAURIE ZON" opérait sans certificat d'inspection valide depuis le 4 octobre.

Le certificat d'inspection à bord du "SEACRAFT" était, dans les faits, invalide étant donné que l'obligation de faire inspecter le radeau de sauvetage n'avait pas été respectée.


"LAURIE ZON" / "SEACRAFT"
SECTION OF CHS CHART No. 4020
SECTION DE LA CARTE N° 4020 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
ALL POSITIONS AND TRACKS ARE APPROXIMATE
TOUS LES POSITIONS ET SILLAGES SONT APPROXIMATIFS
TRACK OF "LAURIE ZON"
SILLAGE DU "LAURIE ZON"
POSITION OF COLLISION
POSITION DE L'ABORDAGE
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
51°30'N
51°20'N
57°00'W
56°40'W
GULF OF ST LAWRENCE
Forteau
Forteau Bay
Forteau Pt
Pte Amour
Chimney Cove
Flowers Cove
Capstan Pt
Seal Islands
Bear Cove
Bear Cove Pt
Genge Pt
Anchor Point
Ice Pt
St Barbe
St Barbe Pt
Black Duck Cove
Forrestors Point
Current I
Savage Cove
Sandy Cove
St. Barbe N
Double Ledge
Flowers Ledges
Homeless Cove
Seal Bank



"LAURIE ZON"



"SEA CRAFT"

"CAPE ROYAL"/"WESLEY & SISTERS"

Abordage sur Georges Bank, le 1er août 1988.

Résumé

"WESLEY & SISTERS"

Le chalutier à pêche arrière canadien de 57 tjb "WESLEY & SISTERS" est en train de chaluter dans le chenal Nord-Est de Georges Bank le 1er août 1988 par vents calmes, vagues d'un mètre et visibilité minimale dans l'épais brouillard. Avant de descendre pour prendre son repas du midi vers 12h45, le patron observe sur son radar que le "CAPE ROYAL" se trouve près, à environ 2,75 ou 3 M, par tribord devant et file à presque la même vitesse dans la même direction en avant. Quelques minutes plus tard, le cap est changé de 10° à bâbord lorsque le timonier observe le "CAPE ROYAL" qui est à un mille. Le patron est avisé quand la cible se rapproche à 0,5 M et on tente vainement de communiquer par radiotéléphone. Le "CAPE ROYAL" est ensuite aperçu très près sur la hanche tribord puis c'est l'abordage.

Sa coque est perforée, le bateau est innondé et coule rapidement. L'équipage réussit à mettre à la mer et monter à bord du radeau de sauvetage. Le "CAPE ROYAL" l'a ensuite repêché. On estime que sa valeur de remplacement est de 250 000$.

"CAPE ROYAL"

Le chalutier à pêche arrière canadien de 93 tjb "CAPE ROYAL" commence à haler ses engins vers 12h30 et sa route est progressivement changée à tribord jusqu'à ce qu'il soit en direction Nord-Ouest. Au cours de la période précédant l'abordage, le patron entre et sort de la timonerie pour s'occuper des contrôles du treuil sur le pont supérieur. Il semble qu'il n'ait pas vu de cible sur son radar. Une fois que les panneaux de chalut sont remis en place, le patron augmente la vitesse aux trois quart de la puissance maximum après n'avoir observé aucune cible-radar et se dirige vers Shelburne (N.-É.) au Nord-Est. Quelques instants plus tard, le patron fait un appel sans importance au radiotéléphone et, lorsqu'il se retourne, le "WESLEY & SISTERS" se trouve tout près droit devant. Il met la machine à 'en arrière toute' mais l'abordage se produit. Le bateau subit des avaries mineures, revient sur les lieux de l'abordage et repêche l'équipage du "WESLEY & SISTERS".

Constatations

Les bateaux "WESLEY & SISTERS" et "CAPE ROYAL" sont entrés en collision dans le chenal Nord-Est de Georges Bank par visibilité réduite parce que les deux bateaux ne se sont pas conformés à certaines dispositions des Règlements sur les abordages, entraînant l'engloutissement du "WESLEY & SISTERS" et uniquement des avaries mineures au "CAPE ROYAL". Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre.

"CAPE ROYAL"

- Le "CAPE ROYAL" n'a pas maintenu une veille appropriée et n'a donc pas détecté le "WESLEY & SISTERS" sur le radar;

- le "CAPE ROYAL" ne filait pas à une vitesse sécuritaire, compte tenu des conditions de visibilité réduite;

- l'autre bateau, utilisant les voies 9 et 16 de la bande VHF ne réussissait pas à établir la communication radio parce que l'un des appareils VHF à bord du "CAPE ROYAL" ne parvenait pas à recevoir des communications sur la voie 9 et l'autre n'était pas réglé sur le mode "double";

- le "CAPE ROYAL" a changé de route et a augmenté sa vitesse sans connaître la position du "WESLEY & SISTERS", ayant perdu sa cible-radar;

- aucun homme de veille n'avait été posté sur le "CAPE ROYAL".

"WESLEY & SISTERS

- Le timonier sur le "WESLEY & SISTERS" n'a pas appelé le patron immédiatement lorsqu'il a commencé à s'inquiéter du fait qu'une situation rapprochée se développait;

- le "WESLEY & SISTERS" a modifié sa route d'après des renseignements insuffisants sur le radar.

Les deux navires

- Aucun des deux bateaux n'a fait entendre les signaux sonores appropriés dans les conditions de visibilité restreinte.

Autres constations

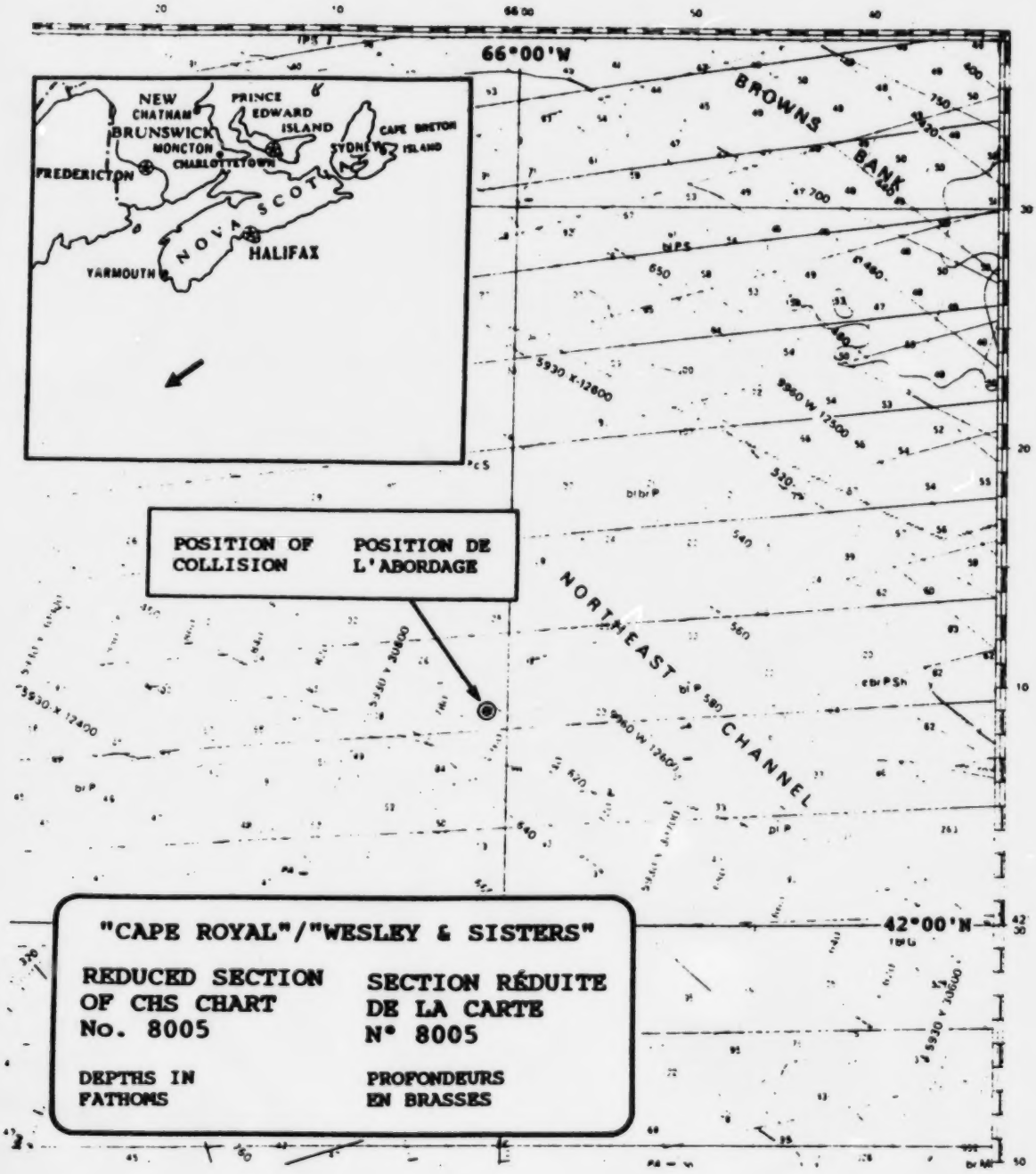
Le "WESLEY & SISTERS" ne montrait pas les lumières requises dans les conditions de visibilité restreinte mais on ne croit pas que ce facteur ait eu des effets sur les circonstances de l'abordage.

La pratique courante à bord des bateaux de pêche selon laquelle les membres d'équipage s'occupent de la pêche au lieu de maintenir une veille appropriée, particulièrement par visibilité réduite, est dangereuse.

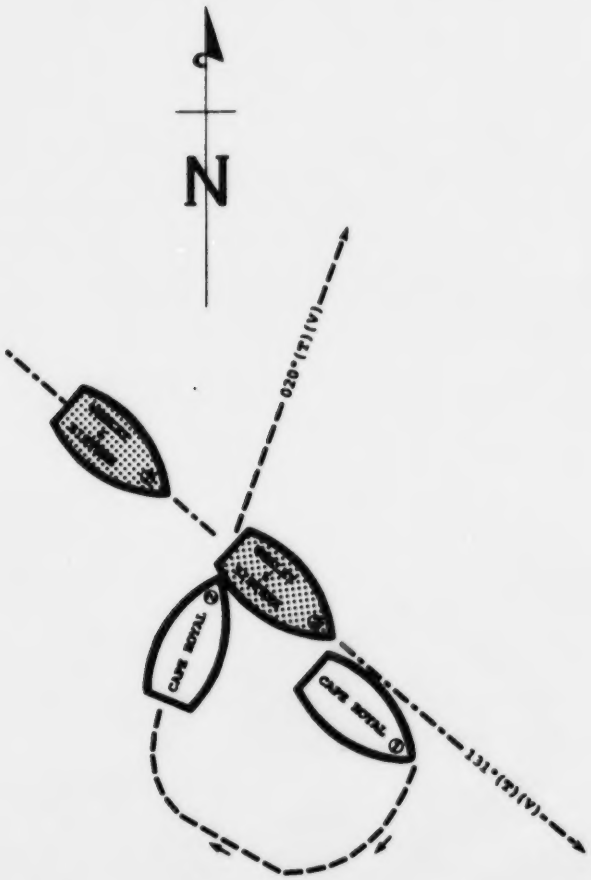
En retirant son étrave du côté du bateau endommagé, le "CAPE ROYAL" a contribué à l'envahissement rapide du "WESLEY & SISTERS".

Le "CAPE ROYAL" n'était pas muni d'un réflecteur radar passif.

Les deux bateaux étaient conduits par le pilote automatique par visibilité réduite.


66°00'W
42°00'N
BROWNS BANK
NORTHEAST CHANNEL
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
NOVA SCOTIA
FREDERICTON
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
HALIFAX
YARMOUTH
POSITION OF COLLISION
POSITION DE L'ABORDAGE
"CAPE ROYAL"/"WESLEY & SISTERS"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 8005
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 8005
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"CAPE ROYAL"



COLLISION ASPECT OF THE "WESLEY & SISTERS"
AND THE "CAPE ROYAL"

ANGLE DE L'ABORDAGE ENTRE LE "WESLEY & SISTERS"
ET LE "CAPE ROYAL"

"GETTY"

Matelot heurté par un casier à crabe entraînant sa chute par-dessus bord puis sa noyade, à Kincolith, Nass Bay (C.-B.), le 11 août 1988.

Résumé

Le senneur canadien "GETTY" de 21 tjb construit en bois, mesurant 11,58 m de long a été converti pour la pêche au crabe. Sa cabine est à l'avant du milieu, sa cale à poisson est à l'arrière de la cabine et l'aire de travail se trouve sur l'arrière. Les trois membres d'équipage possèdent une expérience très limitée de la pêche au crabe et aucun ne détient un certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

Au matin du 11 août 1988, le "GETTY" change de lieu de pêche et arrive au large de Kincolith (C.-B.) vers 13h10. Cent casiers divisés en trois jeux de 20, 30 et 50 casiers sont chargés le long du pont arrière en quatre rangées d'une hauteur de six à huit casiers. Il semble que ces casiers n'aient pas été solidement arrimés sur le pont. Dans le but de mouiller les casiers à crabe, un jalon (pare-manoeuvre) est lancé par-dessus bord et on laisse filer la ligne de halage. Le premier casier est lancé à l'eau et le casier suivant est placé sur le plat-bord, appâté, puis il est tiré à l'eau par le poids du premier. On doit transporter chaque casier vers le plat-bord jusqu'à ce que tout le jeu (voir l'esquisse) soit mis à l'eau et qu'un jalon pare-manoeuvre indiquant la fin du jeu soit lancé.

Après que le premier jeu ainsi que 40 des 50 casiers du second jeu sont mouillés, un casier est subitement tiré du haut de la rangée suivante par la ligne de halage. Le casier frappe un matelot aux tibias, rebondit sur le pont, heurte la plate-forme à niveau à l'arrière du bateau, rebondit et frappe le propriétaire/matelot au thorax, le projetant par-dessus bord. Il ne porte pas de VFI. Il est environ 13h25 au moment de l'accident.

Le patron, alerté par le matelot, vire le bateau et se dirige jusqu'à 6 m de la victime dans l'eau. Entre temps,on remet un couteau au matelot et celui-ci coupe la ligne de halage.

On éprouve quelques difficultés et on perd du temps à retrouver la bouée de sauvetage arrimée sous l'embarcation rapide en aluminium et les lignes de halage, au-dessus de la cabine. Le patron saisit la bouée de sauvetage et se jete à l'eau. On rapporte que la victime a disparu et n'a pas refait surface. La température de l'eau est de 9° C et limite la

durée du séjour du patron dans l'eau à environ 5 minutes, ce qui le force à sortir. Par la suite, il est hissé à bord et, à 13h32, il transmet un appel de détresse sur la voie 16 de la bande VHF du radiotéléphone, déclenchant les opérations de recherches et de sauvetage. Vers 14h45, le corps de la victime refait brièvement surface à tribord avant, puis disparaît. Son corps n'a toujours pas été retrouvé.

Constatations

En début d'après-midi le 11 août 1988, tandis qu'il était à mouiller des casiers à crabe sur le pont du petit bateau de pêche canadien "GETTY" au large de Kincolith, Nass Bay (C.-B.), un membre d'équipage a été frappé au thorax par un casier à crabe qui tombait, a été projeté par-dessus bord et s'est noyé.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

- la ligne de halage s'est emmêlée autour d'un casier par accident;
- les casiers à crabe étaient arrimés de manière inappropriée sur le pont et le casier a été tiré du haut de la rangée suivante, projetant le matelot par-dessus bord;
- l'équipage n'avait pas l'expérience de la pêche au crabe.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la noyade du membre d'équipage :

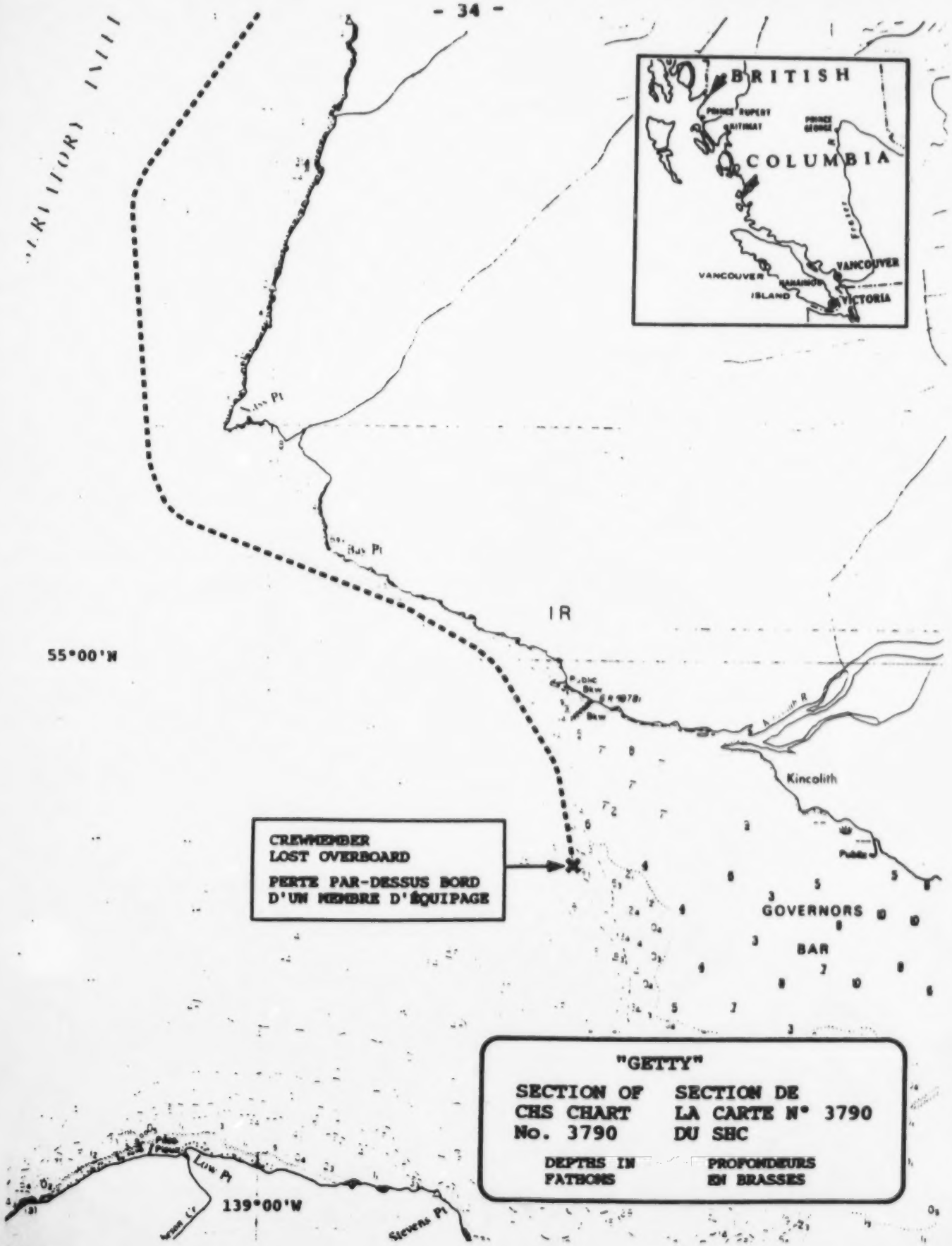
- la victime ne portait pas de dispositif de flottaison;
- il est possible qu'avant de tomber par-dessus bord, il ait reçu une blessure qui l'ait rendu à demi conscient ou incapable de demeurer à flot.

Autres constatations

On a accusé un retard à la récupération de la bouée de sauvetage, étant donné qu'elle était arrimée de manière inappropriée.

Le radeau de sauvetage n'était pas inspecté à tous les ans, rendant, par le fait même, le certificat d'inspection des navires à vapeur invalide.

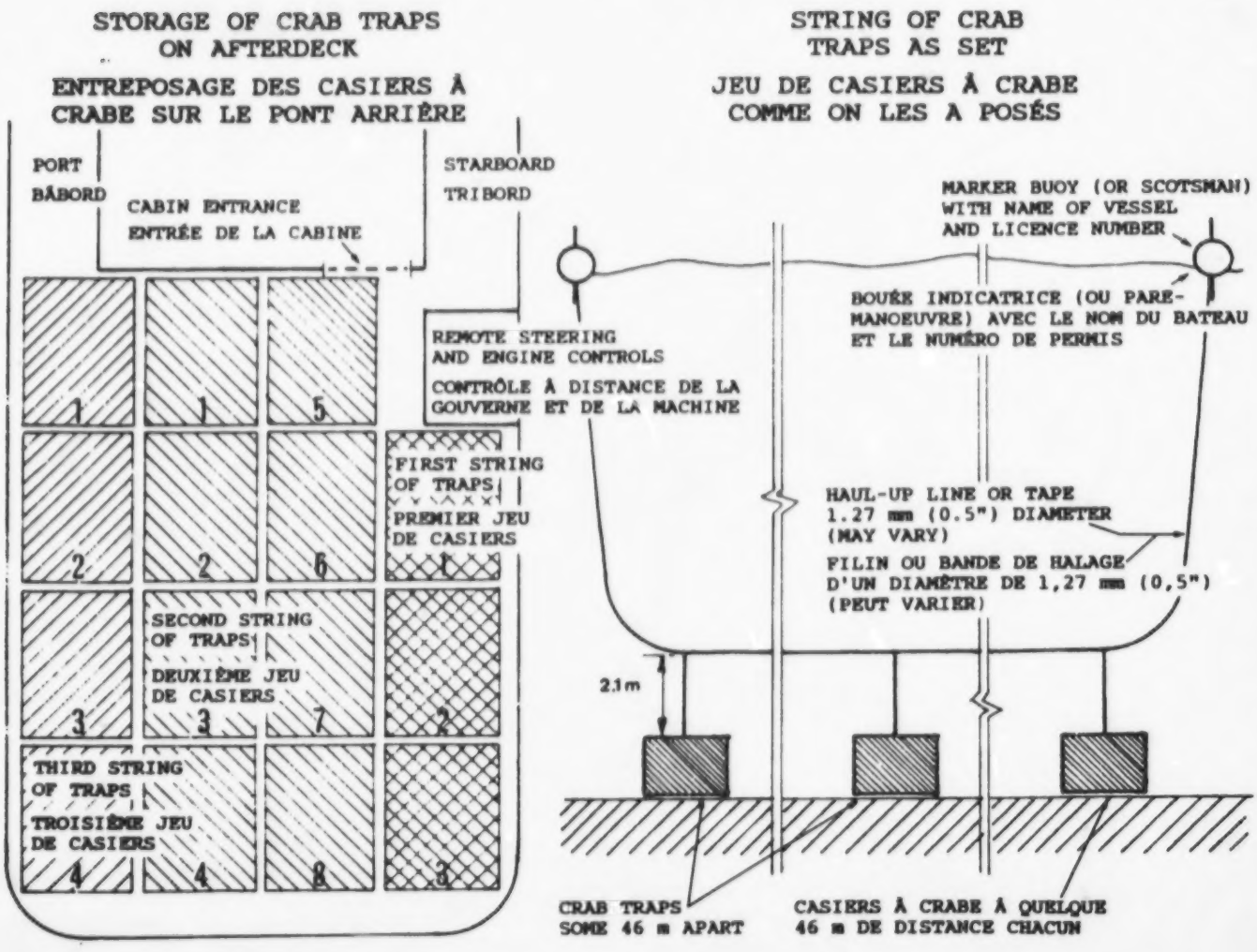
Aucun membre d'équipage à bord du "GETTY" ne détenait un certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).



"GETTY"

SECTION OF CHS CHART No. 3790	SECTION DE LA CARTE N° 3790 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS	PROFONDEURS EN BRASSES

"GETTY"


STORAGE OF CRAB TRAPS
ON AFTERDECK
ENTREPOSAGE DES CASIERS À
CRABE SUR LE PONT ARRIÈRE
PORT
BÂBORD
CABIN ENTRANCE
ENTRÉE DE LA CABINE
STARBOARD
TRIBORD
REMOTE STEERING
AND ENGINE CONTROLS
CONTRÔLE À DISTANCE DE LA
GOUVERNE ET DE LA MACHINE
FIRST STRING
OF TRAPS
PREMIER JEU
DE CASIERS
SECOND STRING
OF TRAPS
DEUXIÈME JEU
DE CASIERS
THIRD STRING
OF TRAPS
TROISIÈME JEU
DE CASIERS
1
2
3
4
5
6
7
8
STRING OF CRAB
TRAPS AS SET
JEU DE CASIERS À CRABE
COMME ON LES A POSÉS
MARKER BUOY (OR SCOTSMAN)
WITH NAME OF VESSEL
AND LICENCE NUMBER
BOUÉE INDICATRICE (OU PARE-
MANOEUVRE) AVEC LE NOM DU BATEAU
ET LE NUMÉRO DE PERMIS
HAUL-UP LINE OR TAPE
1.27 mm (0.5") DIAMETER
(MAY VARY)
FILIN OU BANDE DE HALAGE
D'UN DIAMÈTRE DE 1,27 mm (0,5")
(PEUT VARIER)
2.1m
CRAB TRAPS
SOME 46 m APART
CASIERS À CRABE À QUELQUE
46 m DE DISTANCE CHACUN

"HEATHER 1" / "PACIFIC STANDARD" / Chaland "CHEVRON HAIDA"
Abordage dans le passage Lama (C.-B.), le 28 août 1988.

Résumé

"HEATHER 1"

Le palangrier en bois de 7 tjb "HEATHER 1" appareille de Shearwater (C.-B.) le 28 août 1988 en direction de Port Hardy (C.-B.) avec deux membres d'équipage à son bord. Les vents sont légers, la mer est calme, la visibilité est d'environ 2 M dans l'obscurité, la pluie et le brouillard. Après avoir pris le quart vers 23h05, le matelot remarque sur l'écran du radar deux cibles sur sa hanche bâbord qu'il croit être des senneurs le rattrapant, puis les aperçoit. Il rectifie alors le cap de 2° à 3° sur tribord. Peu après, le remorqueur se trouve à proximité du côté bâbord du "HEATHER 1" et il semble qu'il change de route pour venir sur tribord. Après avoir aperçu une grosse chaîne sur l'avant bâbord vers 23h20, le matelot réduit la vitesse de la machine et enlève le pilote automatique mais cette mesure est prise trop tard et le chaland heurte le travers bâbord du navire qui roule à tribord et commence à faire eau. Le matelot s'échappe par une fenêtre, retourne à la nage vers le bateau partiellement submergé, ouvre la claire-voie du gaillard et dégage le patron. Un bateau de pêche qui passait dans le secteur les a repêchés vers 23h25.

L'équipage a subi des blessures mineures et le bateau, dont on estime la valeur à 34 000$, est déclaré perte totale.

"PACIFIC STANDARD"

Le remorqueur de 451 tjb "PACIFIC STANDARD" appareille de Port Clements (C.-B.) le 27 août 1988 en direction de Vancouver (C.-B.) avec 9 membres d'équipage à son bord et ayant le chaland-citerne de 2 580 tjb "CHEVRON HAIDA" en remorque à quelque 198 ou 213 m derrière. Le navire, dont la bordée comprenait le capitaine et une vigie, file dans le passage Lama en direction Sud à une vitesse de 9 à 9,5 Kn. Il rencontre des petits bateaux de pêche tandis qu'il fait route. Il semble qu'il se soit trouvé au large de Napier Point à 22h59 et de l'île Walker à 23h12. Le matelot s'absente de la passerelle entre 22h12 et 23h35 afin de préparer du café et d'appeler ceux du prochain quart.

Le capitaine informe le second, dès que ce dernier entre dans la timonerie à 23h40, qu'il a entendu au radiotéléphone une conversation mentionnant qu'un remorqueur, en direction Sud dans le passage Lama, a heurté un petit bateau. Le capitaine communique avec la SRGC à 23h51 et indique qu'il

avait transité dans le secteur au cours de l'heure précédente mais n'avait pas eu connaissance d'avoir heurté un bateau de pêche. Aucune heure n'a été donnée.

Constatations

Le 29 août, 1988, le petit bateau de pêche canadien "HEATHER 1", en direction Sud dans le passage Lama (C.-B.) durant les heures d'obscurité et par visibilité de 2 M, accompagné de vents légers et d'une mer peu agitée, a été impliqué dans un abordage avec le chaland faisant route en direction Sud "CHEVRON HAIDA" remorqué par le "PACIFIC STANDARD" dû au fait que les deux navires n'ont pas observé certaines dispositions des Règlements sur les abordages, entraînant la perte totale du "HEATHER 1".

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux navires

- Aucun des navires n'a tenté de communiquer avec l'autre par radiotéléphone VHF ni utilisé de signaux sonores;

- aucun navire n'a utilisé tous les moyens à sa disposition afin de déterminer s'il existait un risque d'abordage;

- aucun navire n'a observé une veille appropriée en utilisant tous les moyens disponibles et, de ce fait, ne s'est pas rendu compte de la situation potentiellement dangereuse qui se créait.

"PACIFIC STANDARD"

- Ne faisait pas route à une vitesse sécuritaire dans un chenal étroit;

- étant le navire privilégié, ne s'est pas écarté de la route du "HEATHER 1".

"HEATHER 1"

- Les connaissances du matelot concernant l'utilisation du radar afin d'éviter un abordage étaient limitées;

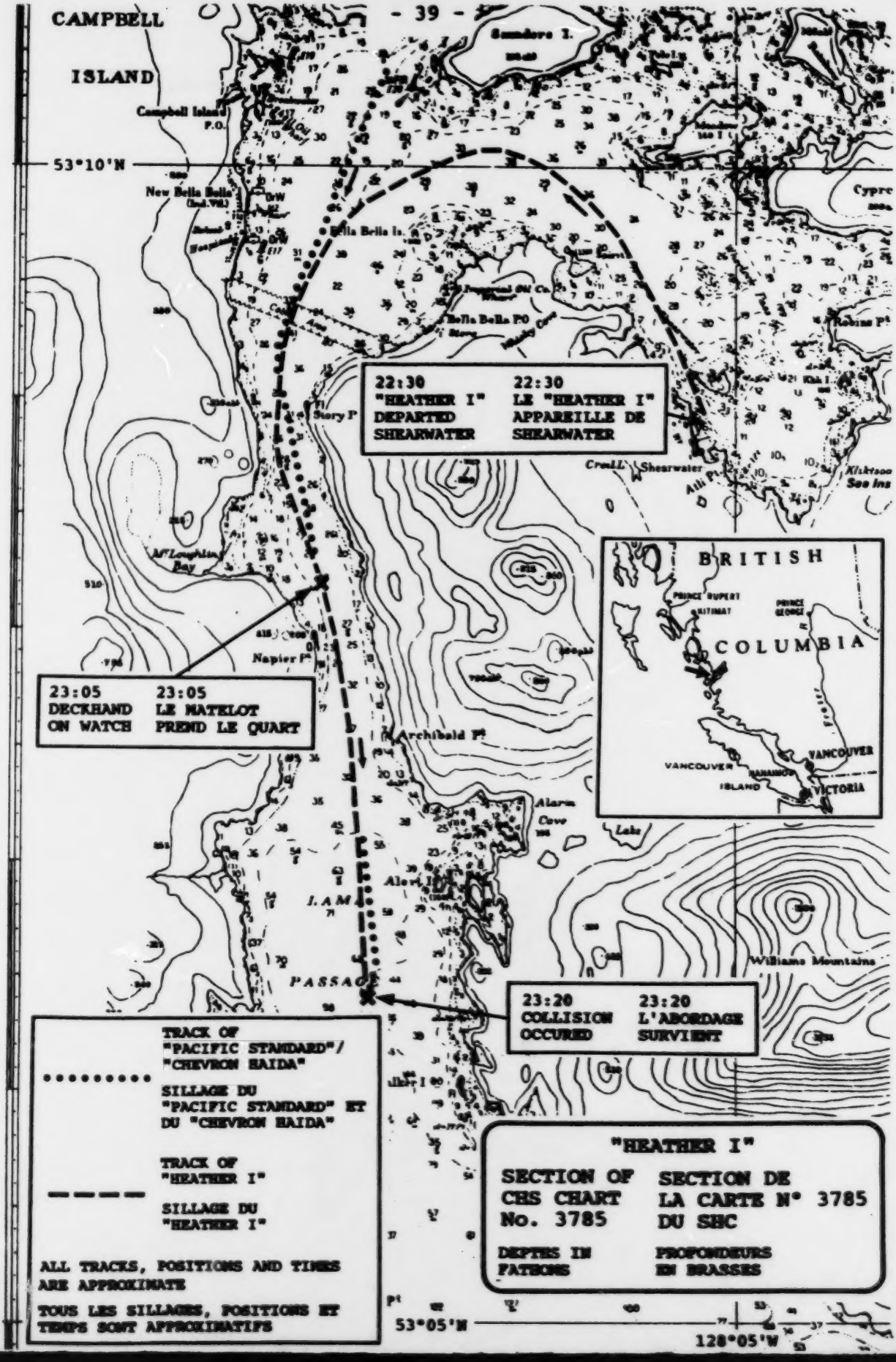
- n'a pas montré les feux de navigation appropriés pour un navire à propulsion mécanique faisant route;

- les règles des bons usages maritimes prescrivaient que le navire de 11 m de longueur "HEATHER 1" aurait dû, dans l'intérêt de la sécurité, se tenir éloigné de la route du remorqueur et de sa remorque, compte tenu de l'espace à courir dans le secteur.

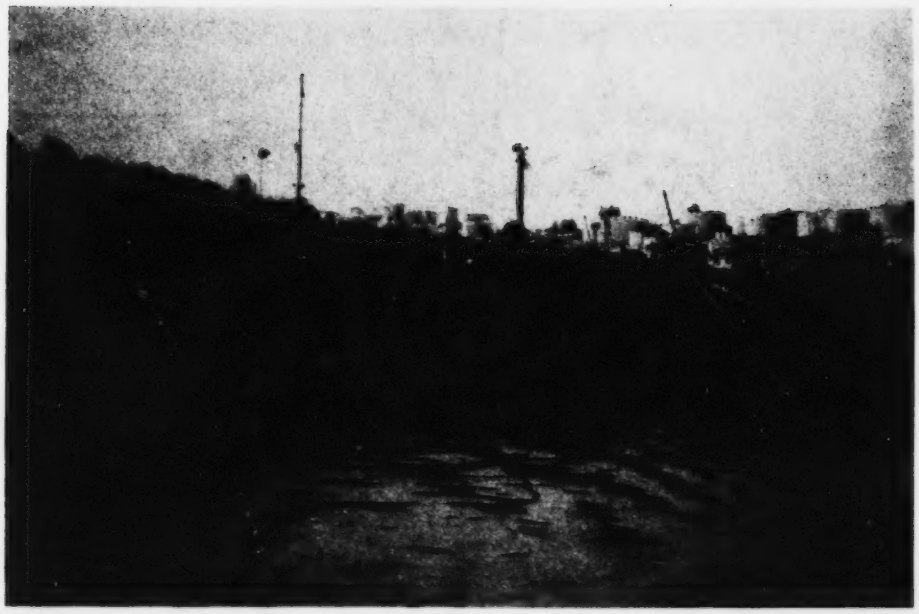
Autres constatations

L'opérateur du "HEATHER 1" ne détenait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

Le "HEATHER 1" n'était pas muni d'une bouée de sauvetage requise.


CAMPBELL ISLAND
Campbell Island P.O.
53°10'N
New Bella Bella (Ind.Vil.)
Bella Bella Is.
Bella Bella PO
Story P
Shearwater
McLoughlin Bay
Napier Pt
Archibald Pt
Alarm
Cow
Lake
Alert I
I.AM
PASSAGE
Williams Mountains
53°05'N
128°05'W
22:30
"HEATHER I"
DEPARTED
SHEARWATER
22:30
LE "HEATHER I"
APPAREILLE DE
SHEARWATER
23:05
DECKHAND
ON WATCH
23:05
LE MATELOT
PREND LE QUART
23:20
COLLISION
OCCURED
23:20
L'ABORDAGE
SURVIENT
BRITISH
COLUMBIA
PRINCE RUPERT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VICTORIA
VANCOUVER ISLAND
TRACK OF "PACIFIC STANDARD"/ "CHEVRON HAIDA"
SILLAGE DU "PACIFIC STANDARD" ET DU "CHEVRON HAIDA"
TRACK OF "HEATHER I"
SILLAGE DU "HEATHER I"
ALL TRACKS, POSITIONS AND TIMES ARE APPROXIMATE
TOUS LES SILLAGES, POSITIONS ET TEMPS SONT APPROXIMATIFS
"HEATHER I"
SECTION OF CHS CHART No. 3785
SECTION DE LA CARTE N° 3785 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"HEATHER I"



"CHEVRON HAIDA"

"TERRY LYNN II"/"TIGER II"

Abordage dans Dover Bay (N.-É.), le 29 août 1988.

Résumé

"TERRY LYNN II"

Le bateau de pêche de 24 tjb "TERRY LYNN II" appareille de Little Dover (N.-É.) vers 04h05 le 29 août 1988 avec trois membres d'équipage à son bord. Le patron est à la barre mais personne n'est posté comme homme de veille. Les vents du Sud-Ouest soufflent à 5 Kn, la mer est calme, la visibilité est de 20 m dans un épais brouillard. La vitesse est d'environ 4,5 Kn, on convient des manoeuvres pour que les bateaux se croisent sur bâbord. Tandis qu'ils se trouvent à une distance de 0,25 à 0,80 M, la cible-radar du "TIGER II" disparaît parmi les clapotis de mer. Peu après, le patron change le cap à bâbord et met la machine à 'en avant toute', après avoir observé la tête de mât et les deux feux de côté du "TIGER II" à un quart par le bossoir tribord avant. Quelques instants plus tard soit à 04h30, l'abordage se produit, entraînant des avaries importantes à ce bateau.

"TIGER II"

Le bateau de pêche entrant de 13 tjb "TIGER II" navigue au radar, avec quatre membres d'équipage à son bord. Le patron est à la barre et les deux matelots maintiennent la veille. Après avoir contourné la bouée PQ4 vers 04h20, on réduit la vitesse à environ 5 Kn. Le "TIGER II" observe sur son radar une cible à un quart par le bossoir bâbord. Le patron met la barre à 'gauche toute' et la machine à 'en arrière toute' après avoir aperçu les feux de navigation du "TERRY LYNN II" et s'être rendu compte qu'ils étaient très près. Cette mesure est prise trop tard et les deux navires entrent en collision. Ce bateau subit des avaries mineures.

Événements qui ont suivi l'abordage

Le "TIGER II" recule. Vers 04h35, l'étrave du "TERRY LYNN II" est à fleur d'eau. Le "TIGER II" s'approche le long du "TERRY LYNN II" et l'équipage transfère directement à bord de celui-ci. Le "TERRY LYNN II" dérive puis coule. Il s'agit d'une perte totale dont la valeur assurée s'élève à 50 000$. La pollution est mineure.

Constatations

Le "TERRY LYNN II" et le "TIGER II" sont entrés en collision dans Dover Bay (N.-É.) par visibilité réduite, entraînant l'engloutissement du "TERRY LYNN II" et que des avaries mineures au "TIGER II". Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre.

Les deux navires

- La visibilité était de l'ordre de 20 m et l'espace de manoeuvre était restreint;

- on se servait uniquement du radar pour naviguer et éviter l'abordage;

- aucun des deux navires n'a déterminé complètement le risque d'abordage qui existait et aucun des deux navires n'a pris des mesures efficaces dans le but d'éviter l'abordage, de manière à ce qu'ils se croisent à une distance sécuritaire;

- la possibilité que l'un des bateaux, ou les deux, soient sur une ou des routes qui, lors des manoeuvres d'approche, ne se trouvaient pas suffisamment à tribord, de manière à permettre une rencontre sécuritaire de bâbord à bâbord;

- les patrons avaient la conduite des bateaux, s'occupaient des radiotéléphones et naviguaient sans l'aide de leurs matelots;

- ni le "TERRY LYNN II" ni le "TIGER II" ne transportaient à bord la carte du secteur à l'échelle la plus grande et, malgré le fait qu'ils connaissaient bien le secteur, il est possible que se référer à une carte ait inspiré une confiance plus grande en prenant des mesures efficaces pour éviter l'abordage.

"TERRY LYNN II"

- La perte de la cible du "TIGER II" parmi les clapotis de mer sur le radar à bord du "TERRY LYNN II" peu avant l'abordage;

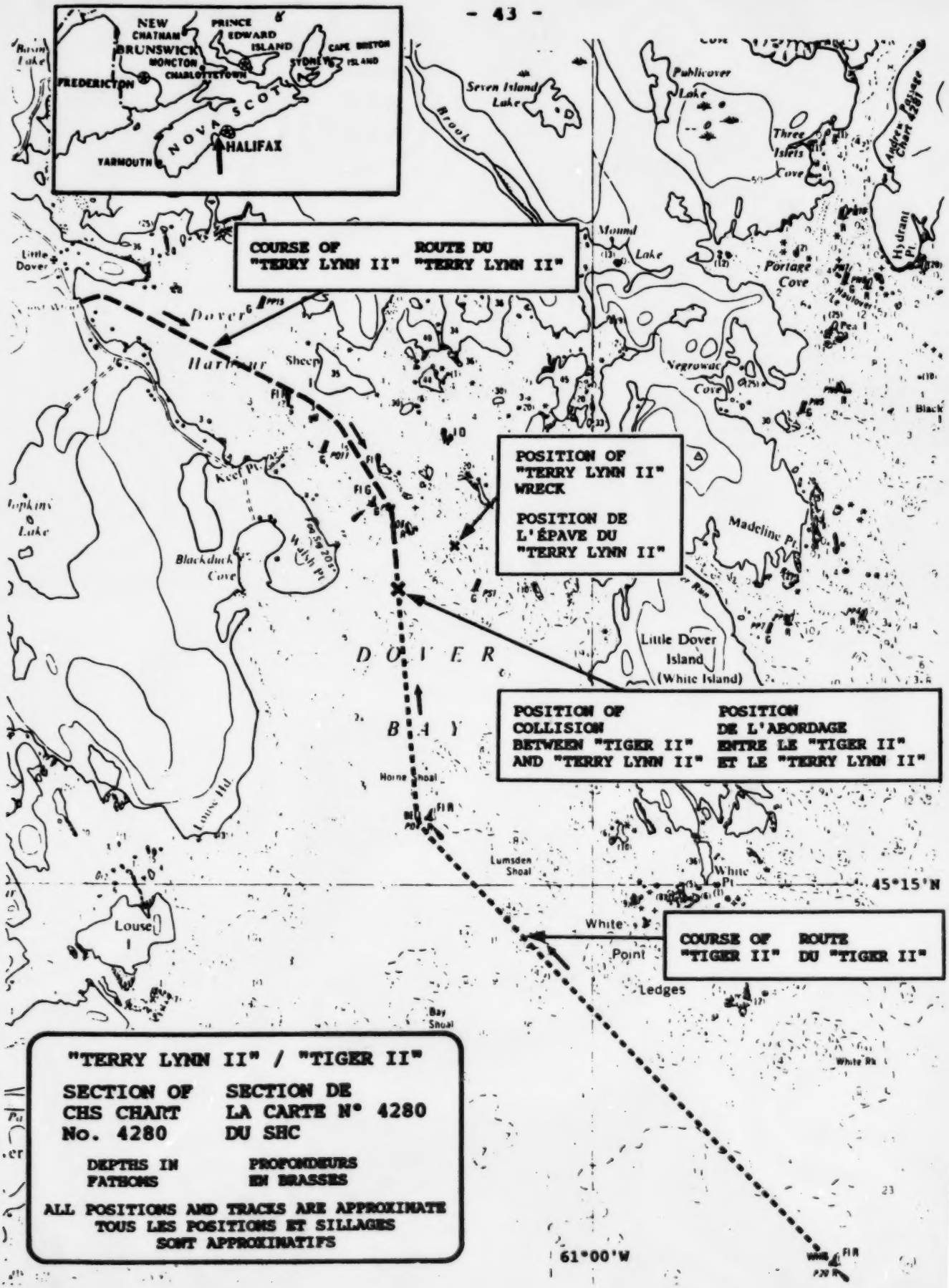
- il est possible que le fait de ne pas avoir maintenu une veille appropriée ait empêché une évaluation plus tôt de la situation.

Autres constatations

Ni le "TERRY LYNN II" ni le "TIGER II" ne faisait entendre de signaux sonores.

Ni le "TERRY LYNN II" ni le "TIGER II" n'avait de licence de station de radio pour les radiotéléphones VHF.

Le patron du "TERRY LYNN II" ne détenait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).



"TERRY LYNN II" / "TIGER II"

SECTION OF CHS CHART No. 4280

SECTION DE LA CARTE N° 4280 DU SHC

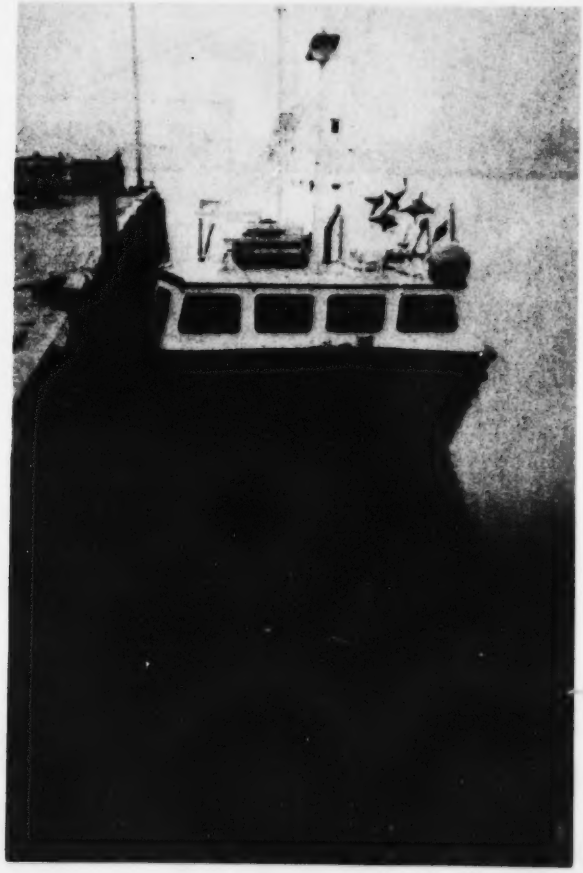
DEPTHS IN FATHOMS

PROFONDEURS EN BRASSES

ALL POSITIONS AND TRACKS ARE APPROXIMATE

TOUS LES POSITIONS ET SILLAGES SONT APPROXIMATIFS

"TERRY LYNN II"



"TIGER II"

"NORCHA"

Chavirement entraînant sa perte durant la pêche à la senne, baie de Fundy (N.-É.), le 30 août 1988.

Résumé

Le senneur de 55 tjb immatriculé au Nouveau-Brunswick "NORCHA" appareille de Meteghan (N.-É.) le 30 août 1988 avec un équipage de six membres comprenant le patron et cinq matelots. Il transporte deux tonnes de glace dans le but de conserver la prise. Les conditions atmosphériques au moment du sinistre sont temps beau et clair, vents légers et petite houle.

Dès son arrivée sur les lieux de pêche à 21h00, le bateau est stoppé et le filet est mouillé. A 22h25, la senne est refermée et rapprochée. Le filet est amené de l'arrière et retourné au milieu du bateau du côté tribord, formant une senne qui entoure le poisson emprisonné du côté tribord du bateau, lui donnant une gîte de 15° à tribord. On estime que la profondeur du filet sous la ligne de flottaison est d'environ 25 m et que le contenu du poisson vivant s'élève à environ 100 T lorsqu'il est mort.

Après avoir attaché le filet sur le côté, on commence la pratique habituelle qui consiste à redresser le bateau et à augmenter sa stabilité, en aspirant le poisson dans la cale divisée longitudinalement à bâbord. Cependant, le bateau commence à gîter davantage sur tribord. Petit à petit, la gîte augmente jusqu'à ce que le livret de pont soit submergé puis l'écoutille de la cale. L'envahissement par les hauts de la cale, des emménagements et de la salle des machines continue jusqu'à ce que le bateau finisse par chavrier. Le bateau demeure à flot, quille vers le haut, durant environ 50 minutes avant de couler dans 27 brasses d'eau à 44°05'N par 66°15,5'W.

Étant donné que la structure du bateau est saine et que sa coque n'a pas été perforée, on attribue la cause du chavirement à l'augmentation rapide du poids dans le filet, causant des périodes de gîte plus importantes que les moments de redressement qu'offrent la stabilité du bateau.

D'après des données en biologie marine, les circonstances qui ont mené à l'instabilité du bateau et à son chavirement sont que le poisson dans le filet est mort et a coulé au fond du filet et/ou que le poisson a 'plongé', c'est-à-dire nagé vers le fond du filet tentant d'atteindre le fond de la mer.

Les membres d'équipage sont sur le pont en train de pêcher et attachent une autre embarcation le long du bord. Vu que le "NORCHA" a chaviré en près de 30 secondes,

Vu que le "NORCHA" a chaviré en près de 30 secondes, l'équipage n'a pas eu le temps d'utiliser le radiotéléphone ou l'équipement de sauvetage avant de sauter dans l'autre embarcation.

On estime que la valeur du "NORCHA" s'élève à 300 000$ et que le sauvetage n'est pas économiquement viable. Il n'y a pas eu de blessés et la pollution est mineure, suite à ce sinistre.

Constatations

Le senneur canadien "NORCHA" a, par beau temps, chaviré et coulé dans la baie de Fundy tandis qu'il faisait la pêche du hareng.

Les conditions exactes de stabilité n'ont pas pu être calculées parce que le bateau, ou un bateau semblable, n'était pas disponible et que l'on ne possédait donc pas les données sur la stabilité relative. Cependant, il semble que les facteurs suivants aient contribué au chavirement:

- la senne a été refermée et rapprochée trop rapidement et de manière trop compacte;

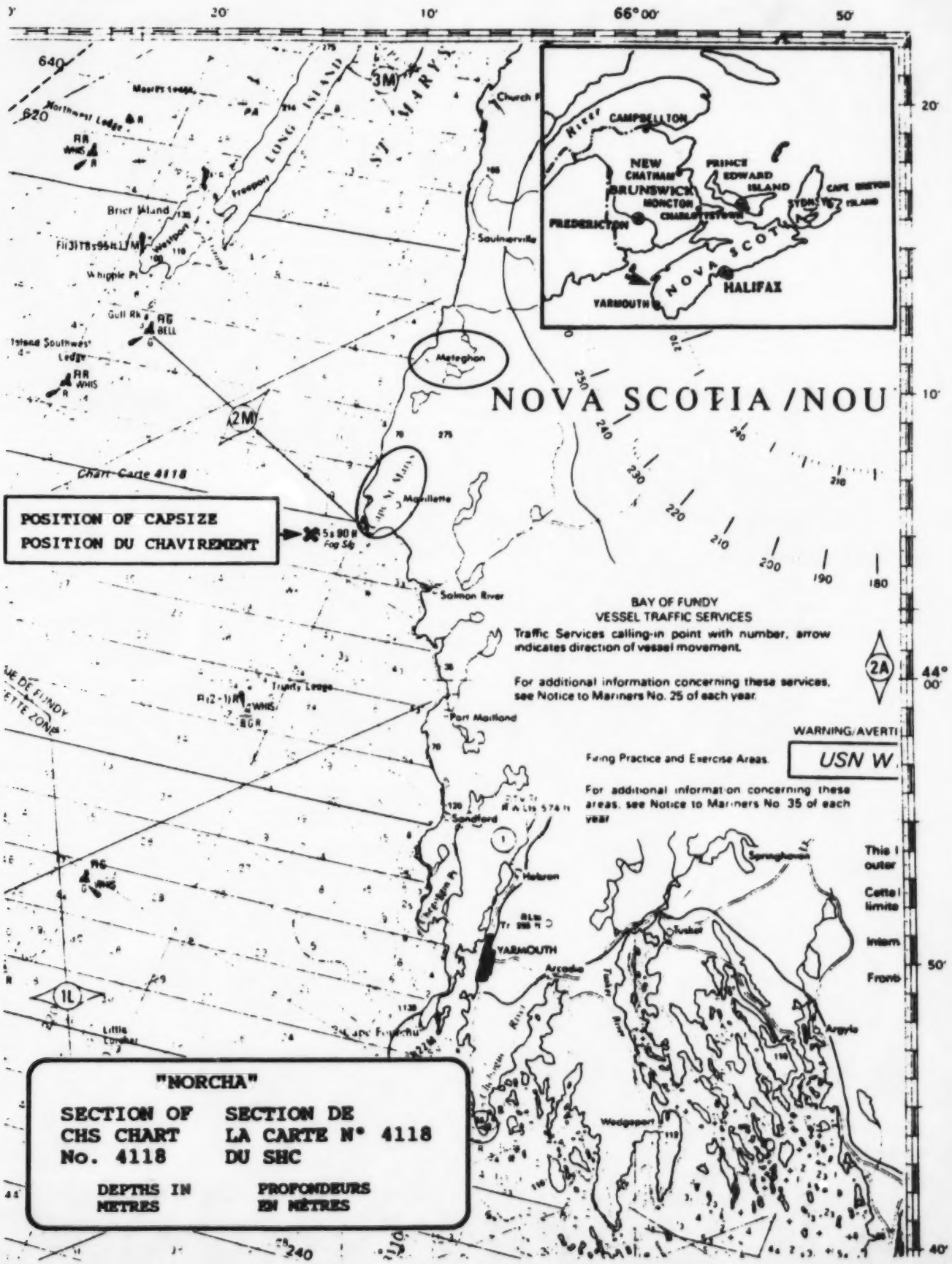
- le hareng emprisonné est devenu désemparé ou soit qu'il est mort ou qu'il a tenté de descendre au fond (a plongé);

- la combinaison des poissons qui sont morts et de ceux qui ont plongé, ont appliqué une pression vers le bas ce qui a agi sur le plat-bord de tribord, causant la gîte, l'envahissement par les hauts des écoutilles ouvertes suivi de la perte de la stabilité transversale.

Autres constatations

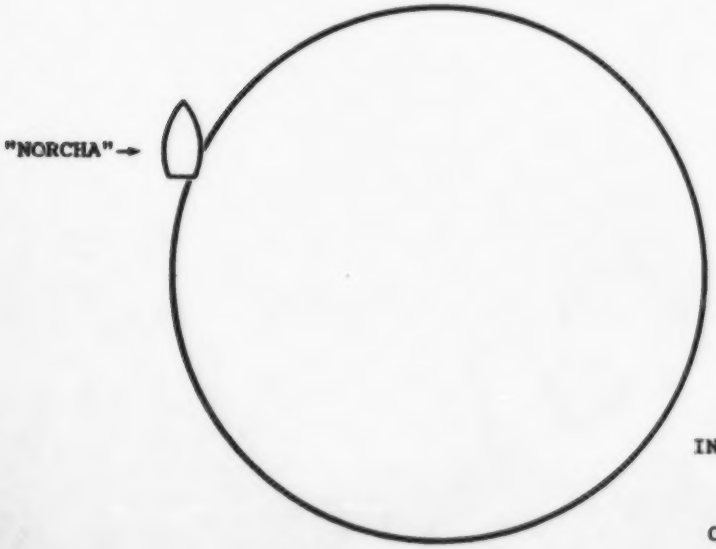
La vitesse à laquelle le chavirement s'est produit a empêché l'équipage d'utiliser l'équipement de sauvetage ou tout autre équipement.

Il est heureux qu'une autre embarcation se trouvait le long du "NORCHA".


66° 00'
20'
10'
50'
NOVA SCOTIA / NOU
POSITION OF CAPSIZE
POSITION DU CHAVIREMENT
Chart Carte 4118
BAY OF FUNDY
VESSEL TRAFFIC SERVICES
Traffic Services calling-in point with number, arrow indicates direction of vessel movement.
For additional information concerning these services, see Notice to Mariners No. 25 of each year.
WARNING/AVERTI
Firing Practice and Exercise Areas.
USN W
For additional information concerning these areas, see Notice to Mariners No. 35 of each year
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
FREDERICTON
MONCTON
SYDNEY
YARMOUTH
HALIFAX
NOVA SCOTIA
Meteghan
Saulnierville
Digby
Annapolis Royal
Port Maitland
Sandford
Hebron
YARMOUTH
Arcadie
Springhaven
Argyle
Wedgeport
Salmon River
Brier Island
Whipple Pt
Gull Rk
Trinity Ledge
Little Conglue
"NORCHA"
SECTION OF CHS CHART No. 4118
SECTION DE LA CARTE N° 4118 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROPONDEURS EN MÈTRES

"NORCHA"

Purse seine-net gear similar to "NORCHA"
Gréement de senne coulissante semblable à celui du "NORCHA"



INITIAL DEPLOYMENT OF PURSE SEINE-NET APPROXIMATELY TO SCALE

DÉPLOIEMENT INITIAL DE LA SENNE COULISSANTE À PEU PRÈS À L'ÉCHELLE

"LUMAAQ"

Échouement dans le port de Marystown (T.-N.), le 11 septembre 1988.

Résumé

Le chalutier à rampe arrière en acier de 715 tjb "LUMAAQ" a une coque renforcée pour la navigation dans les glaces et est muni d'une hélice à pales orientables. Après avoir subi des réparations tandis qu'il est en cale sèche, notamment celles apportées à son appareil à gouverner, il est remis à flot le 10 septembre 1988 et amarre sur tribord au quai du portique synchronisé de Marystown. Huit personnes forment son équipage dont un capitaine, un second, un mécanicien de même qu'un maître d'équipage qui sont originaires de l'île Faroe tandis que les autres sont canadiens. Il semble que le mécanicien du propriétaire de la flotte accompagné du capitaine de pêche aient vérifié l'appareil à gouverner. Les deux étaient satisfaits des résultats, malgré les lectures de l'indicateur d'angle du gouvernail de 24° à bâbord et de 26° à tribord au maximum. Cependant, personne n'a été témoin des mouvements réels du gouvernail au cours de ces essais et les contrôles de l'interrupteur limite sont demeurés inchangés.

Au moment du départ, les conditions météorologiques sont des vents du Sud-Ouest de 4 Kn et une bonne visibilité. On estime que le courant de 2 à 3 Kn porte au 225°. Lorsque le bateau quitte son poste d'amarrage à 22h15 le 11 septembre, son équipement de navigation fonctionne de manière satisfaisante. Quand l'arrière du navire se dégage du quai à l'aide de la garde montante avant, la machine est mise en marche arrière et la garde montante larguée. Lorsque le navire est à une distance de 40 à 45 m à un angle de 50°/60° par rapport au quai, plusieurs tentatives afin de virer le navire à tribord à l'aide de la machine et la barre à droite sont effectuées mais il semble que le navire ne réponde pas à la manoeuvre. Le capitaine essaie ensuite de virer le navire à bâbord mais sans résultat. Le navire finit par s'échouer sur un banc de sable à environ 100 m au Sud du quai à 22h35. Après plusieurs tentatives vaines de renflouer le navire, il est allégé puis renfloué, retournant à son poste d'amarrage à 23h00 le 12 septembre.

Le 13 septembre 1988, un plongeur inspecte la carène du navire et constate que les pales de l'hélice sont légèrement endommagées. Il signale également que les mouvements du gouvernail ne correspondent pas à l'indicateur du gouvernail dans la timonerie.

Le navire est sorti de l'eau, le couvercle du mécanisme de l'appareil à gouverner est ouvert, et on découvre que le bras oscillant de l'indicateur d'angle du gouvernail (arrière)

est brisé. Cette pièce est remplacée mais quand celle-ci est assemblée à nouveau, le mécanisme d'engrenage du bras oscillant n'est pas replacé à sa place d'origine. Ils sont alignés à nouveau et le commutateur de limite réglés de manière à ce que l'angle maximum de la barre soit de 35° au maximum de chaque côté. Le coût des réparations, une fois celles-ci terminées, s'élève à 19 795$. Plus tard, le navire appareille en direction de Harbour Grace.

Constatations

Durant la soirée du 11 septembre 1988, par beau temps et à marée haute, le "LUMAAQ" s'échoue dans un bassin du chantier maritime peu après avoir quitté le quai du portique synchronisé de Marystown. La cause exacte de l'échouement n'a pas pu être déterminée mais il semble que les facteurs suivants aient contribué à ce sinistre:

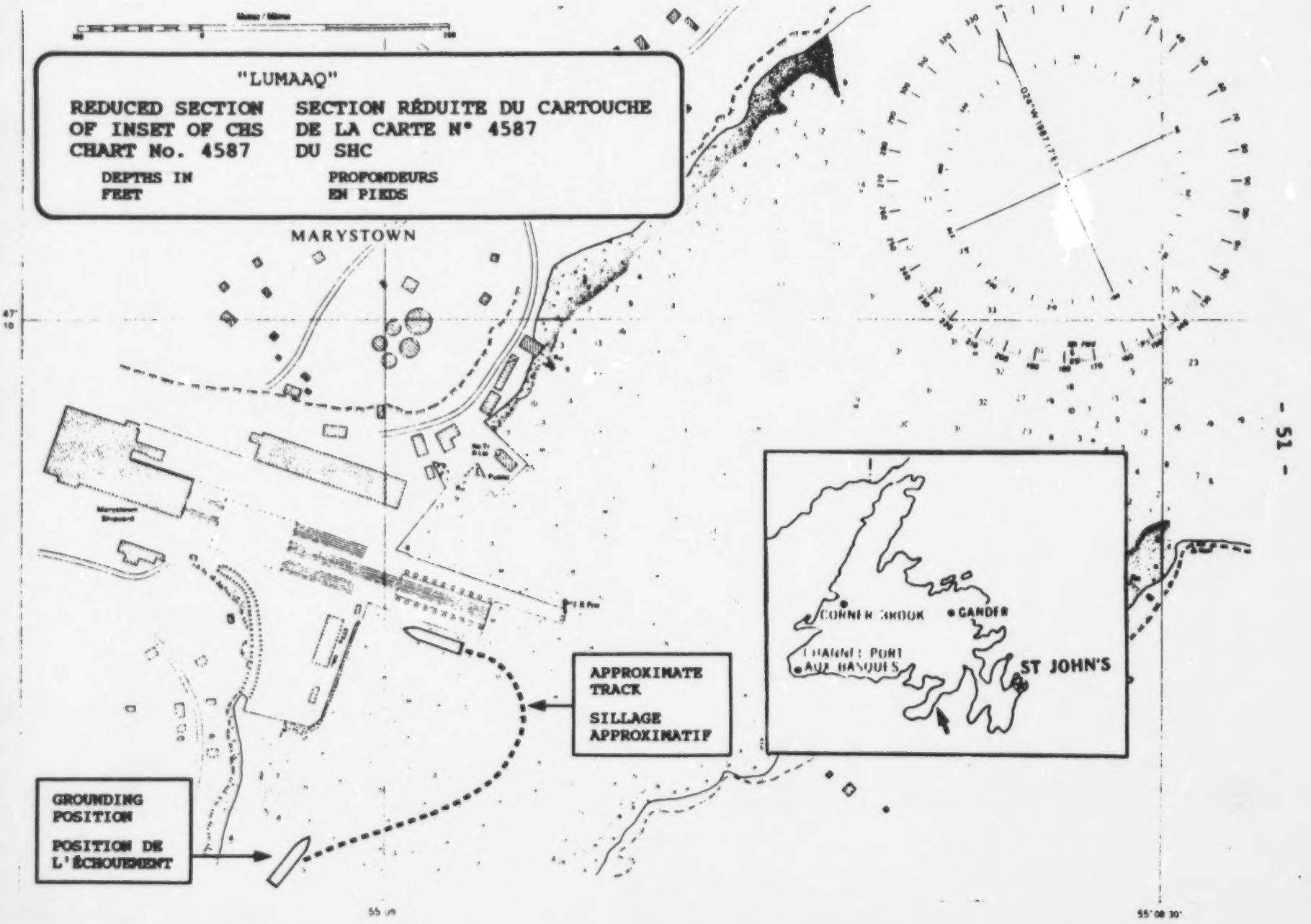
- le capitaine ne connaissait pas les eaux du bassin du chantier maritime de Marystown;
- la manoeuvre a été effectuée dans l'obscurité et à l'intérieur d'un espace restreint;
- on estime que le courant était de 2 à 3 Kn à ce moment-là;
- le répétiteur d'angle de barre ne se conformait pas au mouvement gauche ou droite à un angle requis de 35° à partir du zéro de la barre lors d'essais avant le départ;
- on a constaté, après l'échouement, que la lecture du répétiteur d'angle de barre ne correspondait pas au mouvement du gouvernail et que le bras oscillant du répétiteur d'angle était brisé.

Autres constatations

Le "LUMAAQ" n'avait pas d'officier dûment certifié à son bord.

Le capitaine responsable du "LUMAAQ" ne détenait pas de certificat canadien ni d'autorisation émise au navire permettant au capitaine de naviguer en cette capacité.

Pendant la vérification de l'appareil à gouverner, les mouvements réels de celui-ci n'ont effectivement pas été aperçus avant l'échouement.


"LUMAAQ"
REDUCED SECTION OF INSET OF CHS CHART No. 4587
SECTION RÉDUITE DU CARTOUCHE DE LA CARTE N° 4587 DU SHC
DEPTHS IN FEET
PROFONDEURS EN PIEDS
MARYSTOWN
APPROXIMATE TRACK
SILLAGE APPROXIMATIF
GROUNDING POSITION
POSITION DE L'ÉCHOUEMENT
CORNER BROOK
GANDER
ST JOHN'S
55°09
55°08'30"

"LUMAAQ"

"LUMAAQ" aground
"LUMAAQ" échoué

Rudder indicator linkage
Méchanisme de l'indicateur d'angle du gouvernail

"OCEAN LEADER"/"SEALIFE II"

Abordage au large de Seal Island (N.-É.), le 16 septembre 1988.

Résumé

"SEALIFE II"

Le senneur canadien de 287 tjb "SEALIFE II" est muni d'une hélice à pales orientables et réversibles. Son équipement de navigation comprend deux radars, un Loran C et trois radiotéléphones VHF qui fonctionnent. Après un délai dans le déchargement de sa prise de hareng et le chargement de la glace, le "SEALIFE II" appareille de West Head (N.-É.) à 20h00 le 15 septembre 1988. Après être arrivé sur les lieux de pêche du hareng au large de Seal Island (N.-É.) et avoir terminé de charger une première prise à 01h10 le 16 septembre, l'équipage se repose dans la cuisine en attendant que le patron donne le signal de mouiller la senne une seconde fois.

Le patron, qui occupe la chaise tribord de la timonerie, utilise la commande à distance de l'appareil à gouverner pour conduire le bateau tandis qu'un matelot, qui occupe la chaise à bâbord de la timonerie et dont la durée du quart est d'une heure, assure la veille. On allume l'appareil de chauffage pendant que l'on cherche le hareng. Le bateau montre les lumières de navigation d'un navire à propulsion mécanique faisant route et file à une vitesse d'environ 5 Kn. Le vent du Nord-Ouest est de 25 à 30 Kn et la visibilité est de 10 M. Le patron de même que la vigie s'endorment et sont réveillés à 01h55 par l'impact de l'abordage avec l'"OCEAN LEADER". Le bateau essuie de légères empreintes à l'étrave.

"OCEAN LEADER"

Le senneur canadien de 277 tjb "OCEAN LEADER" est muni d'une hélices à pales orientables et réversibles. Il appareille de Yarmouth à 18h00 le 15 septembre 1988 et commence à pêcher dès son arrivée au large de Seal Island. De douze à quinze bateaux de pêche se trouvent dans une zone de 3 M. Le bateau manoeuvre non loin du centre de la flottille de pêche afin de réparer une senne endommagée en pêchant. À 01h03 le 16 septembre, la machine principale est mise au point mort, en attendant que les réparations au filet soient terminées.

L'officier de quart et le patron de pêche sont sur la passerelle. Le bateau dérive et montre des projecteurs ainsi que des feux de navigation et de pêche. Les deux radars, le Loran C et le radiotéléphone VHF fonctionnent. Vers 01h50,

un bateau, plus tard identifié comme étant le "SEALIFE II", s'approche du côté bâbord, dépasse l'avant de l'"OCEAN LEADER" et continue à virer jusqu'à ce que l'abordage se produise . On présume d'abord que le "SEALIFE II" est à mouiller ses filets et on dirige le faisceau lumineux du projecteur en direction de la timonerie, sans résultat. On prend une mesure de dernière minute dans le but d'éviter l'abordage en mettant la barre à droite et la machine à 'en avant toute'. Mais les bateaux s'éperonnent à un angle d'environ 90°. Le bateau subit des avaries au bordé, aux pavois, aux potences de chalut, et à l'arrière du milieu à tribord.

Événements qui ont suivi l'abordage

Après une évaluation des avaries et l'échange des renseignements par radio, les bateaux s'éloignent. Le "SEALIFE II" se dirige vers West Head par ses moyens tandis que l'"OCEAN LEADER" se dirige par ses moyens d'abord vers Yarmouth puis vers Caraquet où les réparations permanentes ont été effectuées à un coût estimé de 30 000$.

Constatations

L'abordage entre les senneurs "SEALIFE II" et "OCEAN LEADER" s'est produit durant l'obscurité mais par beau temps et bonne visibilité. L'abordage a été causé par l'incapacité de l'équipage du "SEALIFE II" de maintenir une veille appropriée, puisqu'il s'était endormi à cause de fatigue.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux bateaux

- Aucun des bateaux n'a utilisé le radiotéléphone VHF dans le but de faire un appel intéressant la sécurité ou de s'assurer des intentions de l'autre bateau.

"SEALIFE II"

- Manque de planification des quarts de travail et des périodes de repos visant à s'assurer que le personnel navigant de quart était adéquatement reposé;

- vu le manque de personnel qualifié d'expérience pour alterner lors des quarts de travail et des périodes de repos adéquats, l'entière responsabilité de l'opération du bateau est revenue au patron;

- le personnel de quart, déjà fatigué, a cédé à la température ambiante qui augmentait et au manque d'air frais dans la timonerie alors qu'il se reposait dans les chaises et utilisait les commandes à distance;

- en tant que navire non privilégié, il ne s'est pas écarté de la route de l'"OCEAN LEADER" qui se trouvait à tribord.

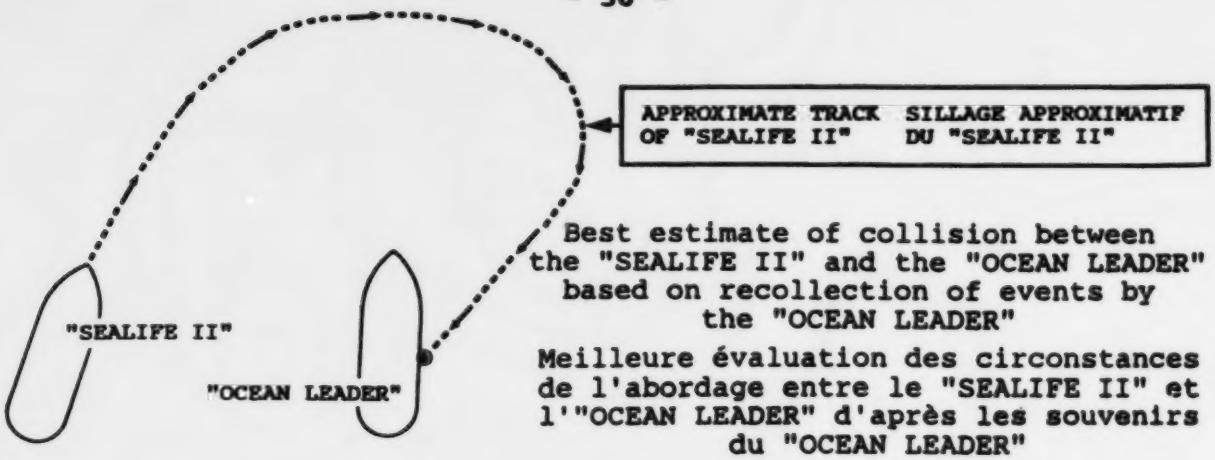
"OCEAN LEADER"

- N'a pas utilisé de signaux sonores pour attirer l'attention;

- étant donné que le "SEALIFE II" n'a pas maintenu un cap stable, il a gêné la capacité de l'"OCEAN LEADER" à déterminer largement en temps s'il existait un risque d'abordage et l'a ainsi empêché de commencer à prendre tôt des mesures pour éviter l'abordage.

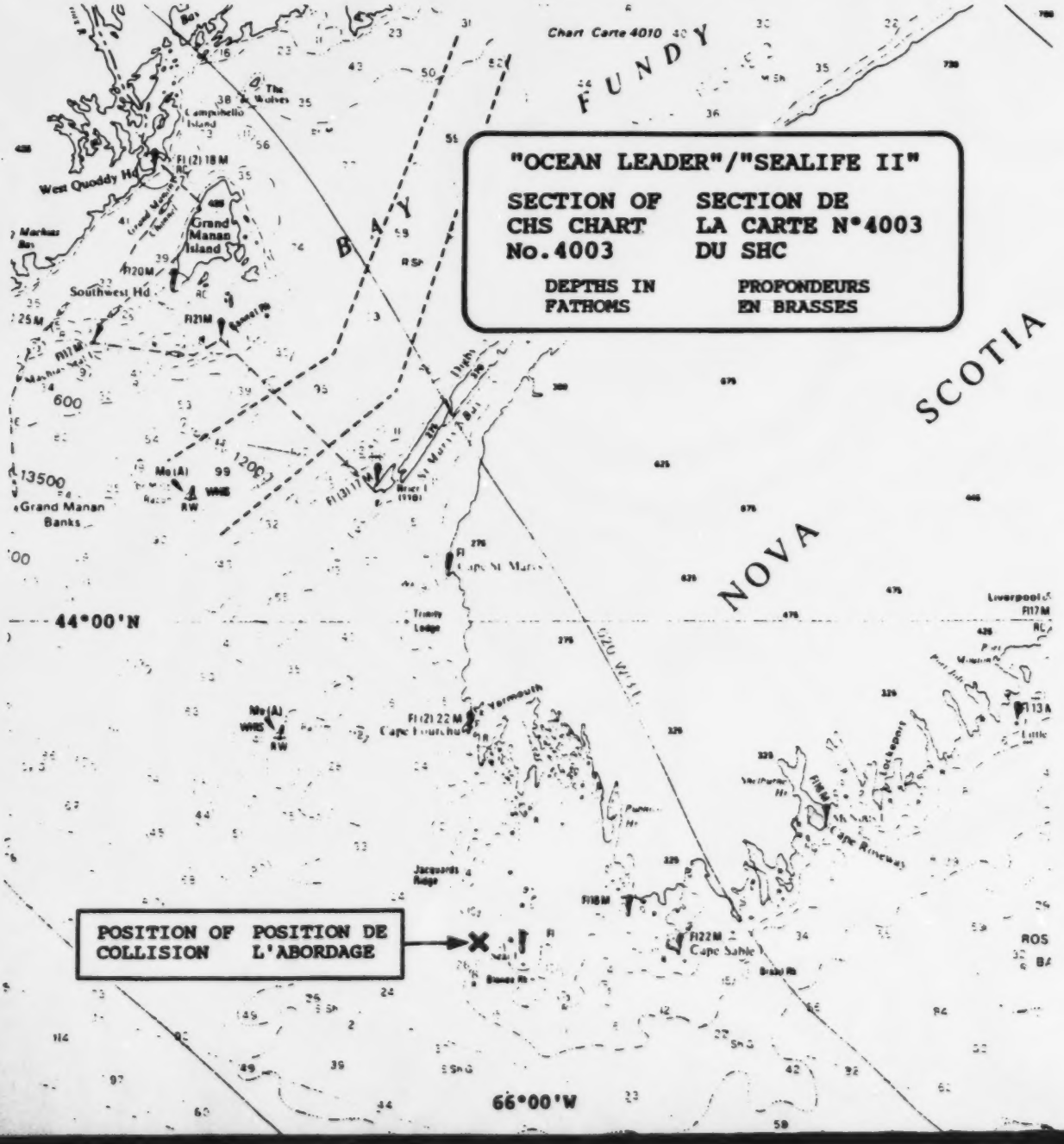
Autres constations

Bien qu'il n'était pas en train de pêcher, l'"OCEAN LEADER" montrait les lumières d'un navire en train de pêcher.



Best estimate of collision between the "SEALIFE II" and the "OCEAN LEADER" based on recollection of events by the "OCEAN LEADER"

Meilleure évaluation des circonstances de l'abordage entre le "SEALIFE II" et l'"OCEAN LEADER" d'après les souvenirs du "OCEAN LEADER"



"OCEAN LEADER"

"SEALIFE II"

"RED STAR" / "JDL"

Abordage entre le "RED STAR" et le "JDL" au large de Saint-Godefroi, Baie des Chaleurs (Qué.), le 16 septembre 1988.

Résumé

"JDL"

Le "JDL" est un bateau de pêche de 14,9 tjb en bois, construit en 1987 et immatriculé à Caraquet (N.-B.). Vers 16h00 le 16 septembre 1988, le "JDL" appareille de Caraquet avec cinq membres d'équipage pour faire la pêche du hareng dans la Baie des Chaleurs. Le bateau a suivi le poisson jusqu'au large de Saint-Godefroi (Qué.). Vers 20h00, on se prépare à mettre les filets à l'eau. On gouverne le bateau au Nord-Ouest sur le feu rouge à éclats de Saint-Godefroi à une vitesse réduite d'environ 2 à 3 Kn.

Ce soir-là, il y a plusieurs bateaux de pêche qui se rassemblent au large de Saint-Godefroi, où l'on pratique la méthode de regroupage du poisson par la lumière, pour jouir d'une bonne prise. Le capitaine du "JDL", qui se rend compte de la présence de plusieurs bateaux de pêche à cet endroit, ne porte pas attention à aucun en particulier.

La nuit est tombée depuis une heure mais les condi-tions atmosphériques sont bonnes avec un ciel dégagé et des vents modérés du Nord-Ouest. La visibilité est bonne et la mer presque calme. Les deux bateaux sont entrés en collision à 20h23 à 1 M au Sud-Ouest du feu de Saint-Godefroi entraînant une perforation de 0,5 m sur l'avant bâbord.

"RED STAR"

Le "RED STAR", qui est un bateau de pêche de 14,5 tjb en bois, construit en 1970 et immatriculé à Paspébiac (Qué.), est sorti de Saint-Godefroi vers 18h30 avec un équipage de 3 personnes pour faire la pêche du hareng. Le bateau a suivi le poisson jusqu'au large de Saint-Godefroi où sont déjà concentrés beaucoup d'autres bateaux de pêche. La mer au large de Saint-Godefroi est illuminée par les projecteurs des bateaux de pêche. On se croirait dans une 'ville en pleine mer'.

A bord du "RED STAR", on se prépare à mettre les filets à l'eau, le capitaine est à la barre, les deux membres d'équipage sont en train de vêtir leur ciré avant d'aller mettre les filets à l'eau. Le capitaine gouverne le bateau au Nord-Est (M) et réduit sa vitesse à environ 3 Kn. Soudain, il aperçoit sur tribord avant un bateau qui se dirige en sa direction. Il fait marche arrière et met la barre à 'à gauche toute' mais l'abordage s'avère inévitable. Le "RED STAR" éperonne le côté bâbord avant du "JDL", entraînant une perforation de 0,5 m sur l'avant tribord.

L'impact entre ces deux bateaux à vitesse réduite ne semble pas trop violent, pourtant ils subissent des avaries importantes.

Le "RED STAR" a une brèche de 0,5 m au bordé tribord. Le point d'impact est situé à 0,5 m vers l'arrière de l'étrave et à la hauteur du pont de teugue.

Le "JDL" à une brèche de 0,5 m au bordé bâbord. Le point d'impact est situé à 0,5 m vers l'arrière de l'étrave et à 1,2 m au-dessus de la ligne de flottaison, soit 0,3 m au dessous du pont de teugue.

Le sinistre est rapporté peu de temps après à la station radio côtière de Rivière-au-Renard et le Centre secondaire de sauvetage maritime de Québec est avisé à 20h48. Pendant ce temps, les deux bateaux impliqués dans l'abordage arrivent sans danger au quai de Saint-Godefroi afin d'y réparer leurs avaries.

Événements qui ont suivi l'abordage

Les deux bateaux évaluent leurs avaries. Par leurs moyens, il se dirigent sans incident vers Saint-Godefroi afin d'y subir des réparations. La SRGC de Rivière-au-Renard est avisée de l'abordage. On estime que le coût des réparations s'élève à 5 000$ pour chaque bateau.

Constatations

L'abordage entre le "RED STAR" et le "JDL" a eu lieu à la tombée de la nuit par temps clair au large de Saint-Godefroi. De plus, on ne s'est pas conformé au Règlement sur les abordages et il y a eu confusion dû à un grand nombre de lumières provenant de la côte ainsi que d'autres bateaux de pêche.

Les deux bateaux

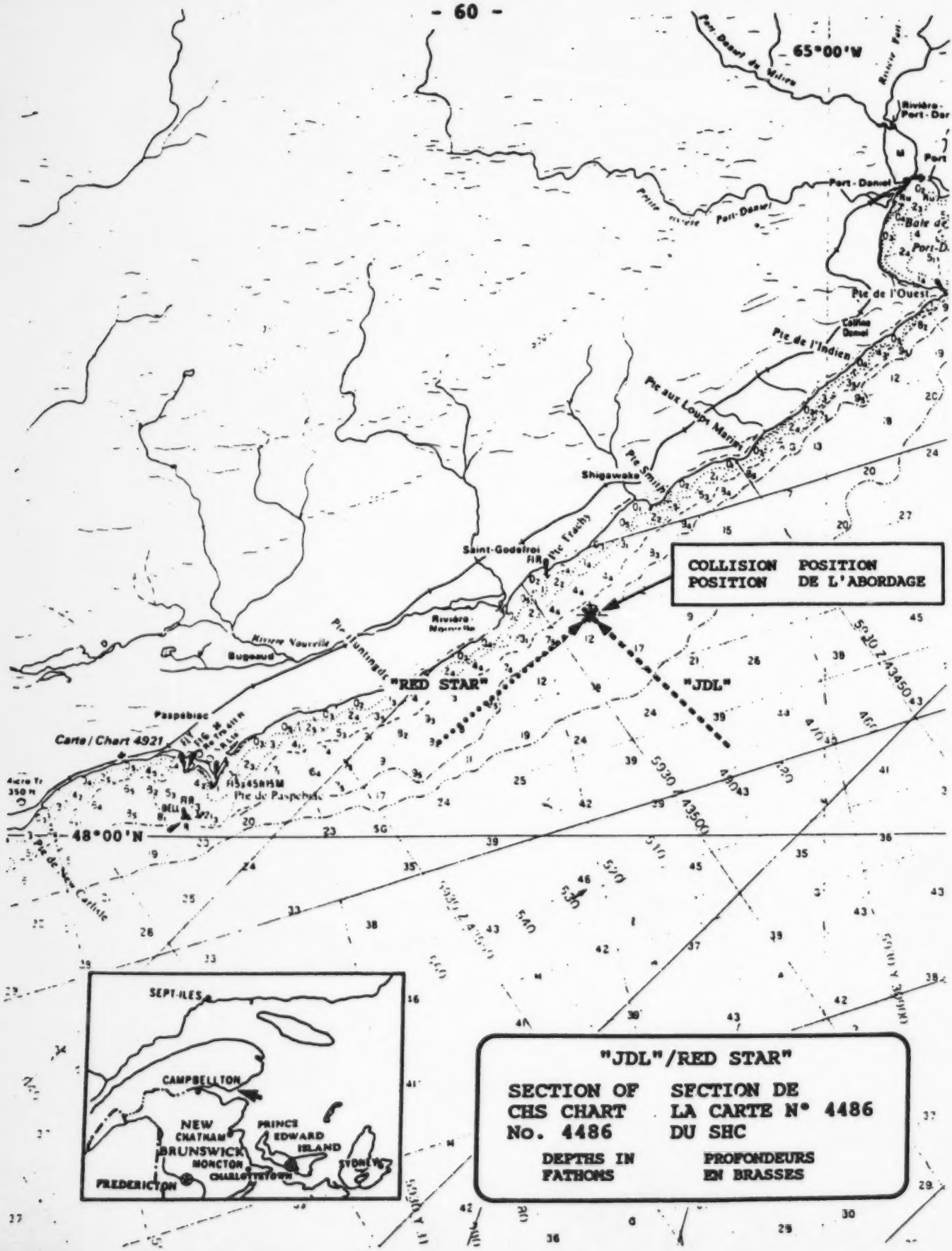
- N'ont pas maintenu une vieille appropriée;
- n'ont pas déterminé s'il existait un risque d'abordage.

"RED STAR"

- Ne s'est pas écarté de la route du "JDL" qui se trouvait du côté tribord.

"JDL"

- N'a pas fait largement à temps la manoeuvre la plus adéquate pour éviter l'abordage;
- ne s'est pas servi du sifflet pour exprimer ses doutes quand aux intentions du "RED STAR" ou quand il fait sa manoeuvre aux derniers instants.


65°00'W
48°00'N
COLLISION POSITION
POSITION DE L'ABORDAGE
"RED STAR"
"JDL"
Carte / Chart 4921
Port-Daniel
Pte de l'Ouest
Pte de l'Indien
Pte aux Loups Marins
Shigawake
Saint-Godefroi
Bugeaud
Paspébiac
Pte de Paspébiac
SEPT-ILES
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
FREDERICTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
"JDL"/RED STAR"
SECTION OF CHS CHART No. 4486
SECTION DE LA CARTE N° 4486 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"JDL"

"RED STAR"

"MELISSA DEVIN"

Explosion et incendie à bord, Terence Bay (N.-É.), le 30 novembre 1988.

Résumé

Le "MELISSA DEVIN" est un petit bateau en plastique renforcé de 10 tjb qui fait la pêche du homard et opère à partir de Terence Bay (N.-É.).

Vers 06h20 le 30 novembre 1988, l'équipage, composé du père et de ses deux fils monte à bord du bateau amarré au quai de l'État et se prépare à appareiller en direction des lieux de pêche. Après avoir chargé les fournitures de pêche, on détecte une odeur d'essence et la machine est mise en marche involontairement tandis que l'équipage cherche la source de la fuite de carburant.

Après 20 à 30 secondes de marche, une flamme apparaît sous la machine; l'explosion se produit presqu'instantanément, soit vers 06h25.

Les trois membres d'équipage sont blessés lors de l'explosion et de l'incendie. Toutefois, ils montent sur le quai, aidé par un autre pêcheur.

Le service local des sapeurs-pompiers volontaires est alerté et ils répondent immédiatement à l'appel. Le premier véhicule de lutte contre les incendies arrive au quai et utilise un jet d'eau pulvérisé dans le but de maîtriser l'incendie. Cependant, d'autres unités munies de système à mousse se tiennent prêtes à intervenir. Les personnes blessées sont alors transportées à l'hôpital de Halifax (N.-É.) pour y être traitées.

L'incendie est rapidement maîtrisé puis éteint mais le bateau a déjà subi des avaries considérables.

Bien que le "MELISSA DEVIN" ne soit pas assuré, le bateau, estimé à 50 000$, peut être considéré comme une perte totale.

Les trois membres d'équipage blessés se sont complètement rétablis après avoir suivi un traitement en milieu hospitalier et suite à une période de convalescence.

Constatations

Bien que la cause exacte de l'explosion et de l'incendie à bord du "MELISSA DEVIN" le 30 novembre 1988 ne peut être

déterminée, il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre:

- il s'est produit une fuite de gaz, probablement dans le raccord du boyau le reliant au séparateur d'eau/filtre à carburant;

- l'essence échappée s'est évaporée et s'est accumulée dans la sentine du bateau;

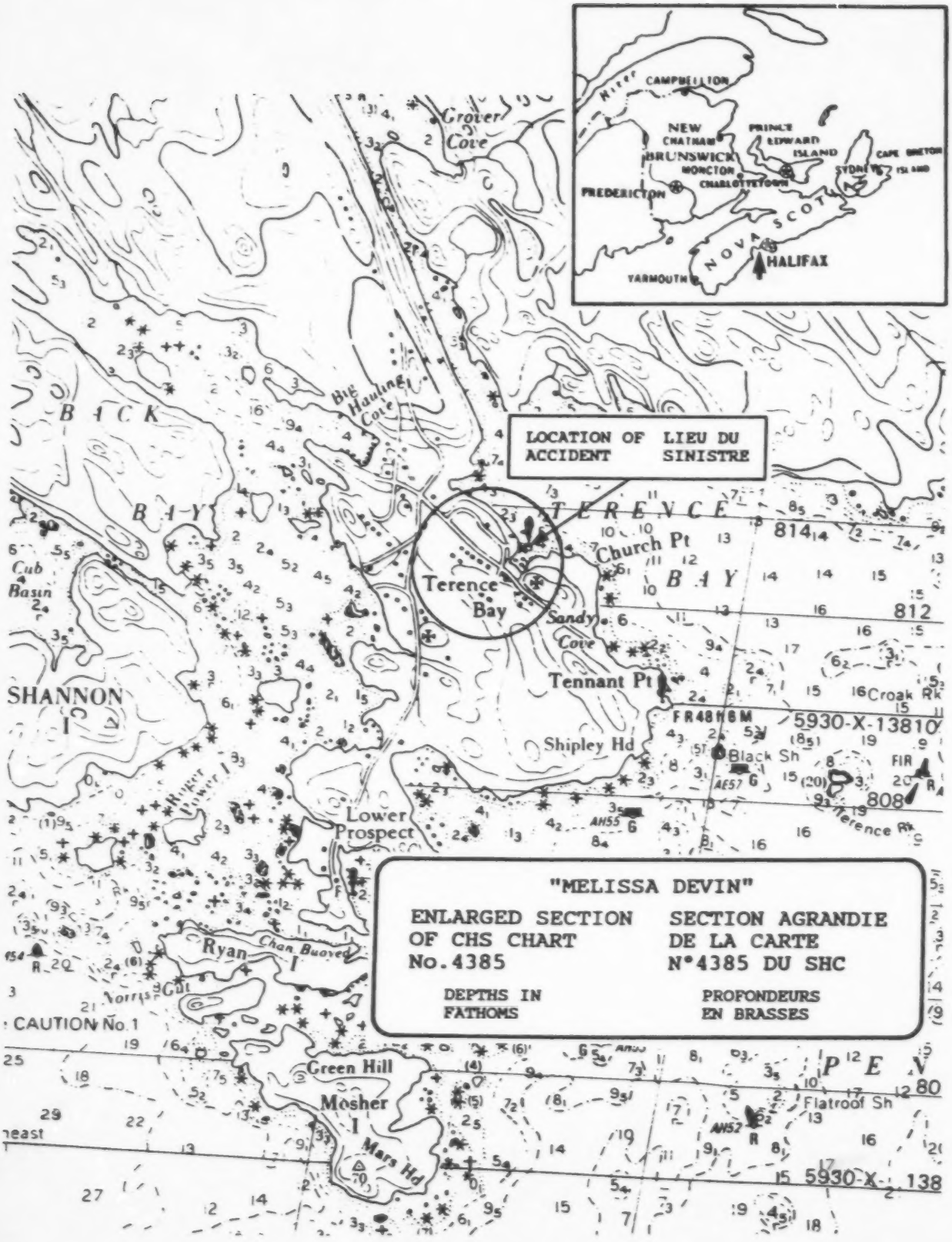
- les vapeurs explosives sont attirées par l'alternateur lorsque la machine est mise en marche involontairement;

- un arc électrique à l'intérieur de l'alternateur a allumé le mélange de vapeur explosive et d'air.

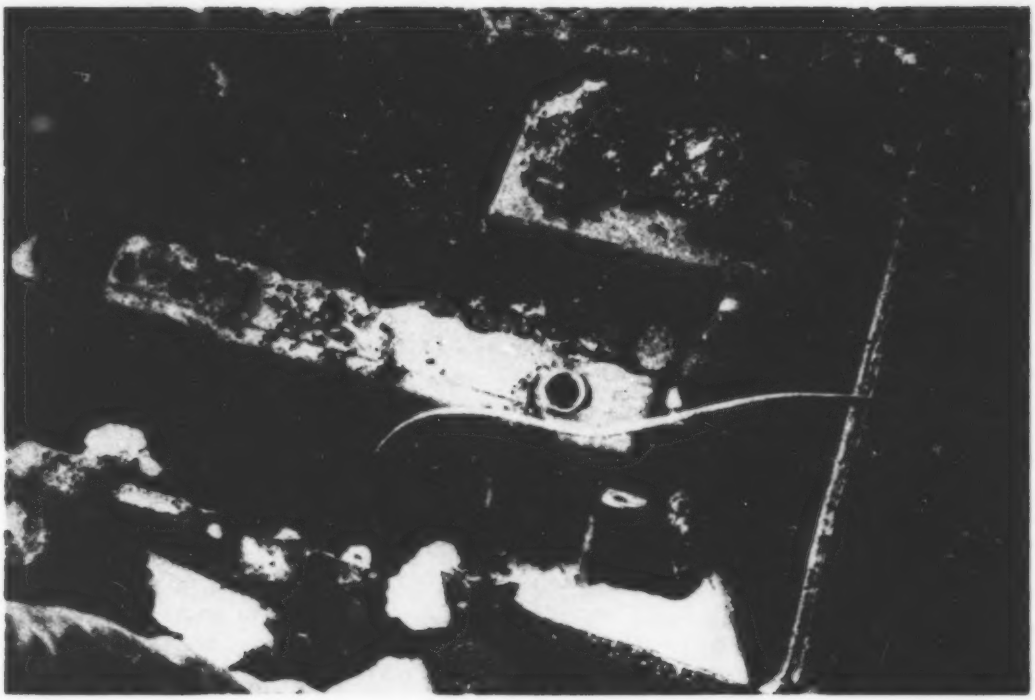
Autres constations

La réponse du service de lutte contre les incendies de Terence Bay a été rapide et les mesures prises dans le but d'éteindre les flammes ont été efficaces.

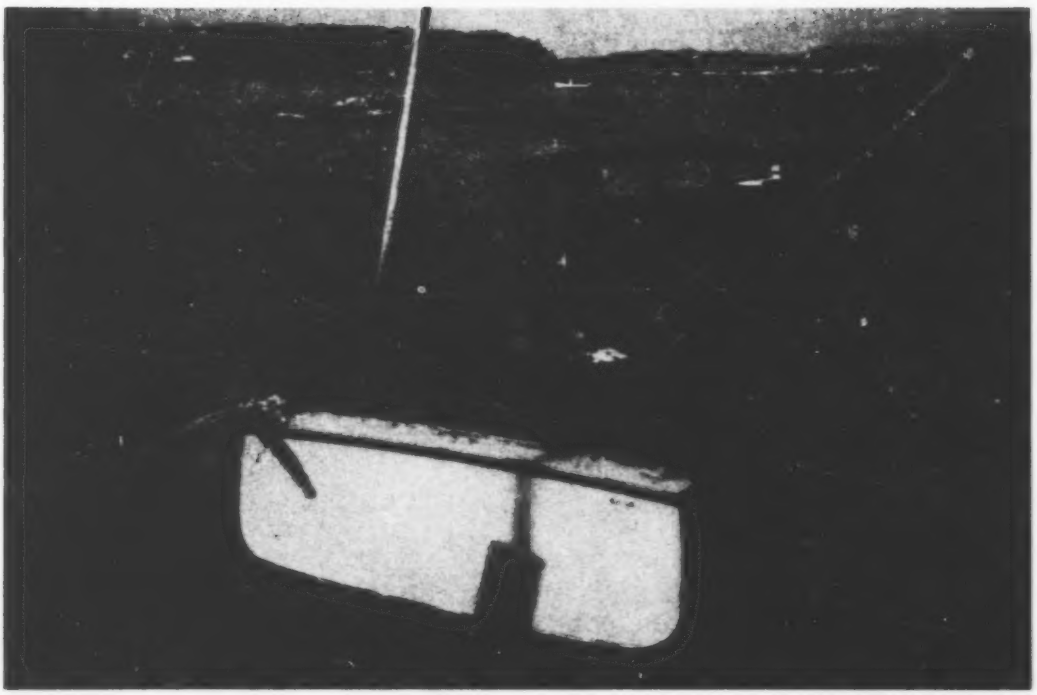
Le manufacturier de même que la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne ne recommandent pas l'utilisation de tuyaux renforcés en PVC en tant que conduites de carburant dans le cas de n'importe quelle mécanique marine.


CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
LOCATION OF ACCIDENT
LIEU DU SINISTRE
Grover Cove
Big Hauling Cove
BACK BAY
Cub Basin
SHANNON I.
TERENCE BAY
Terence Bay
Church Pt
Sandy Cove
Tennant Pt
Shipley Hd
Black Sh
Croak Rk
Lower Prospect
Ryan I.
Chan Buoyed
Norris Gut
CAUTION No.1
Green Hill
Mosher I.
Mars Hd
Flatroof Sh
Terence Rk
814
812
808
5930-X-13810
5930-X-138
"MELISSA DEVIN"
ENLARGED SECTION OF CHS CHART No.4385
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE N°4385 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"MELISSA DEVIN"



View of engine.
Vue du moteur.



View from aft.
Vue de l'arrière.

"MISS SHELEEN"/"C.P.R.D."

Perte d'un membre d'équipage, à Saint-Jean (N.-B.), le 16 mars 1988

Le "C.P.R.D." de 47 tjb et le "MISS SHELEEN" de 24 tjb de même que d'autres bateaux de pêche canadiens trouvent refuge à Saint-Jean (N.-B.) le 14 mars 1988, alors qu'ils étaient en direction des lieux de pêche aux pétoncles dans la baie de Fundy, et que les conditions météorologiques se sont détériorées. Le "C.P.R.D." est amarré à bâbord le long d'une défense d'une largeur de 1 m, le "DEBORAH & RUTH" à l'épaule du "C.P.R.D." et le "MISS SHELEEN" est accosté bâbord à quai et à l'avant du "C.P.R.D.". La houle provoquée par la tempête dans le port fait rouler et soulève les bateaux qui s'y trouvent. Le "C.P.R.D." est balancé par la houle, dépasse l'échelle à l'endroit prévu d'embarquement sur le plat-bord entre la salle d'écaillage et le tableau arrière pour aboutir à la hauteur de la salle d'écaillage; cette dernière est en bois, a une hauteur de 2,13 m et n'est pas muni de main-courantes. L'échelle est éclairée par une lumière indirecte provenant du bateau. Sur le quai, la bruine rend la chaussée glissante. À 03h00 le 16 mars, un membre d'équipage du "DEBORAH & RUTH" retourne vers son bateau à partir du "C.P.R.D." et, au moment où il traverse le pont, il voit quelqu'un qui descend l'échelle verticale du quai et tente d'embarquer sur le "C.P.R.D." par le toit de la salle d'écaillage. Quelques instants plus tard, il entend un cri appelant à l'aide et s'aperçoit que cette personne est tombée par-dessus bord entre le quai et le bateau. Il se précipite sur les lieux, lui criant et l'encourageant à s'agripper à l'échelle. Ses cris alertent les équipages des bateaux qui s'empressent de prêter main-forte. Plus tard, ils sont rejoints par d'autres bateaux ainsi que la police du port pour intensifier leurs recherches. La victime, un membre d'équipage du "MISS SHELEEN", est retrouvé près de l'échelle, son corps gisant au fond de l'eau.

Un test toxicoloquique démontre que la victime avait un taux d'alcool dans le sang de 250 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang, bien supérieur à la limite permise de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

Constatations

Un membre d'équipage du bateau de pêche "MISS SHELEEN" tombe dans les eaux du port alors qu'il est sous l'influence de l'alcool et qu'il tente d'embarquer sur un autre bateau de pêche canadien, le "C.P.R.D.", qui était amarré le long du quai de Saint-Jean (N.-B.), entraînant sa mort par noyade.

Il semble que les facteurs suivants aient contribués à l'accident:

- le bateau roulait puis était soulevé lourdement dans la houle au port alors qu'il était amarré à quai sur une défense d'une largeur de 1 m;

- les amarres n'ont pas été tendues ce qui a permis au bateau de se balancer hors de la position prévue le long du quai;

- l'accès prévu et plus sécuritaire à l'arrière de la salle d'écaillage n'était pas à égalité avec l'échelle du quai;

- on a tenté d'embarquer à partir de l'échelle du quai sur le toit de la salle d'écaillage qui n'était pas muni de main-courantes;

- le toit de la salle d'écaillage était humide et possiblement glissant;

- l'échelle n'était pas éclairée adéquatement par la lumière indirecte provenant du bateau;

- la victime a tenté d'embarquer sur le "C.P.R.D." de son propre gré;

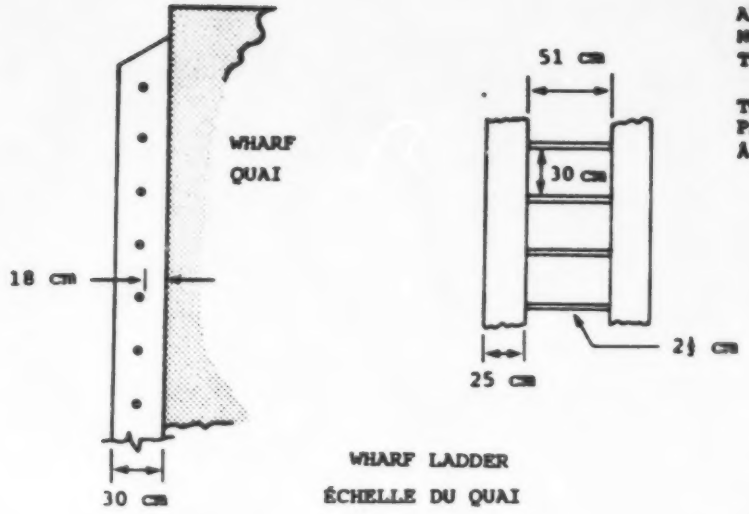
- la consommation d'alcool a affecté l'habilité, la coordination et le sens d'évaluation du danger chez la victime.

Autres constatations

- Le "C.P.R.D." ne détenait pas de certificat valide d'inspection des navires à vapeur. Cependant, cela n'a pas eu d'effet sur les circonstances entourant cet accident.

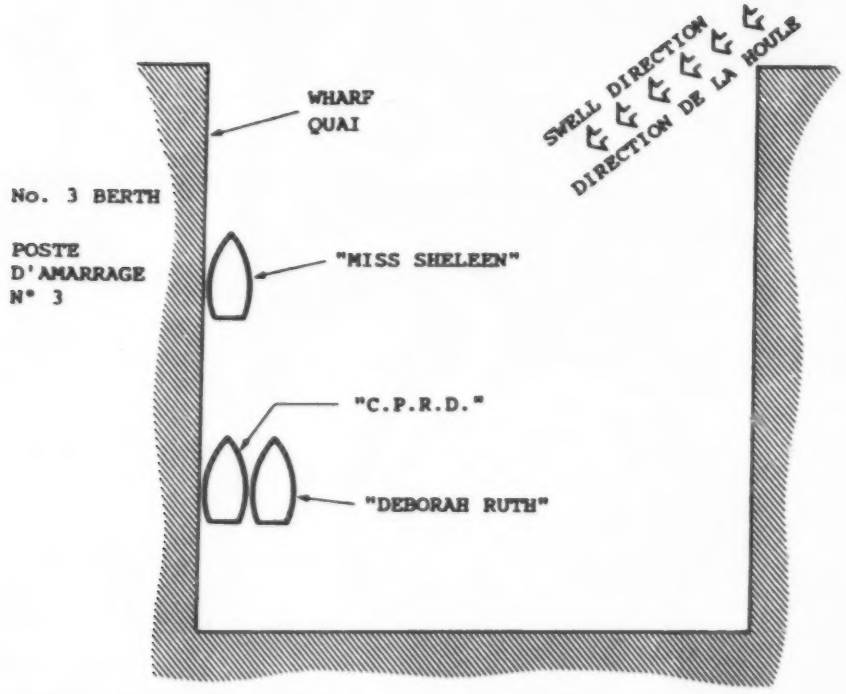
ALL SKETCHES NOT DRAWN TO SCALE

TOUS LES CROQUIS PAS DRESSÉS À L'ÉCHELLE



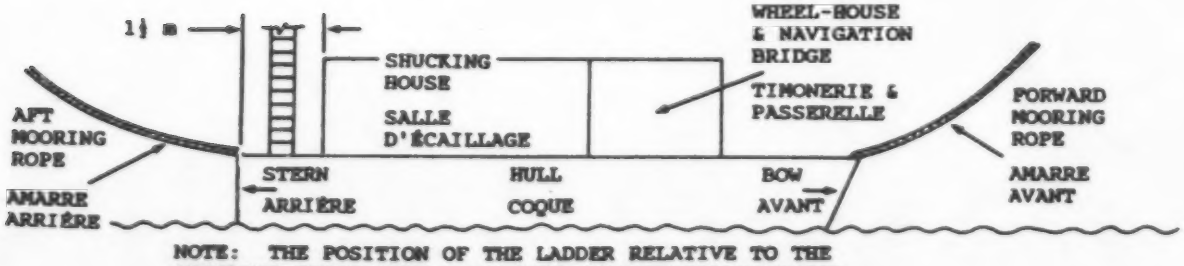
WHARF LADDER

ÉCHELLE DU QUAI



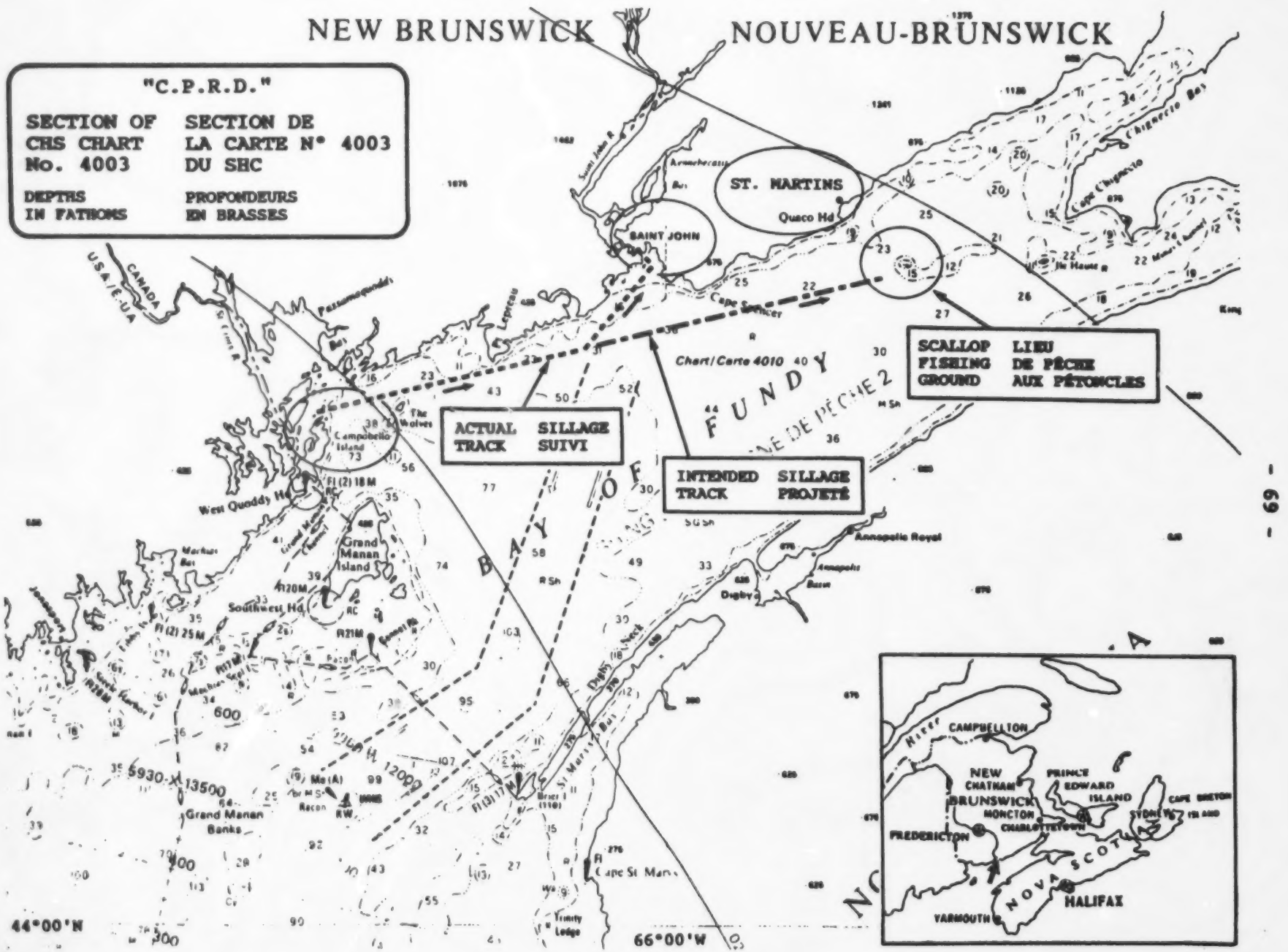
RELATIVE POSITIONS OF VESSELS ALONGSIDE THE WHARF

POSITION DES NAVIRES LE LONG DU QUAI



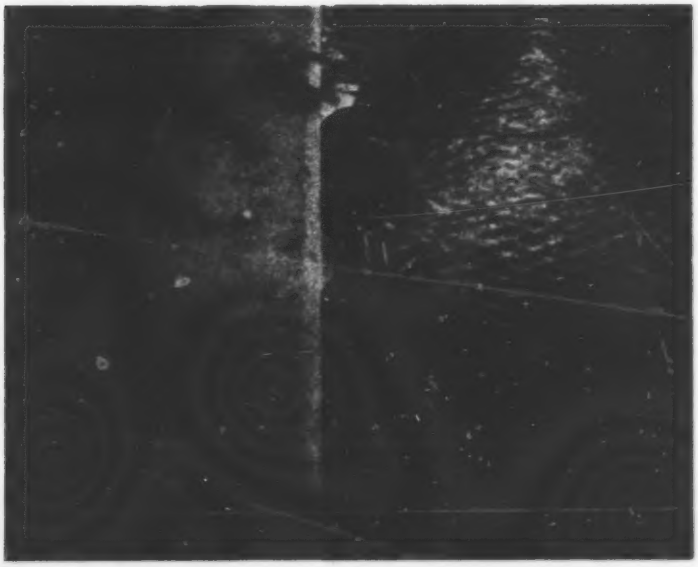
NOTE: THE POSITION OF THE LADDER RELATIVE TO THE SHUCKING HOUSE WHEN THE VESSEL WAS PROPERLY MOORED.

NOTA : POSITION DE L'ÉCHELLE RELATIVEMENT À LA SALLE D'ÉCAILLAGE AU MOMENT OÙ LE BATEAU ÉTAIT AMARRÉ DE MANIÈRE APPROPRIÉE.


NEW BRUNSWICK
NOUVEAU-BRUNSWICK
"C.P.R.D."
SECTION OF CHS CHART No. 4003
SECTION DE LA CARTE N° 4003 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
ACTUAL SILLAGE TRACK
SUIVI
INTENDED SILLAGE TRACK
PROJETÉ
SCALLOP FISHING GROUND
LIEU DE PÊCHE AUX PÉTONCLES
ST. MARTINS
SAINT JOHN
Chart/Carte 4010
FUNDY
BAY OF
Campobello Island
West Quoddy Hd
Grand Manan Island
Southwest Hd
Grand Manan Banks
Digby
Annapolis Royal
Cape St Marys
Trinity Ledge
44°00'N
66°00'W
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
MONCTON
FREDERICTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
CAPE BRETON
STONEY
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
69 - 1

"C.P.R.D." and "DEBORAH & RUTH" at No. 3 berth,
Saint John, New Brunswick.
Note: Both vessels have been turned and are starboard
side to, "C.P.R.D." inboard.

Les bateaux "C.P.R.D." et "DEBORAH & RUTH" au poste
d'amarrage N° 3, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).
Nota: Les deux bateaux sont virés et amarrés à l'épaule
sur tribord. Le "C.P.R.D." est à l'intérieur.



Fender

Défense

Glossaire

ASPECT	Gisement par lequel le navire-cible nous perçoit
BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination de sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARENE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
(G)	Route au gyrocompas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GISEMENT	Angle que fait une direction donnée (astre ou objet) par rapport à l'axe du navire. Le gisement est compté de 0° à 360° à partir de l'avant du bateau et dans le sens des aiguilles d'une montre
HAUTEUR METACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	L'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	Mille marin (1 852 m)
(M)	Route au compas magnétique

MAYDAY	Communication de détresse
MEDEVAC	Evacuation médicale
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	Route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)